

PAPIER DE POSITION DU PS SUISSE

Transports et place financière,
les omissions coupables
de la politique climatique suisse

AGIR POUR DÉPASSER LES ILLUSIONS

Amendements 1 - 22



Contenu

Résumé	3
1. L'ampleur du réchauffement climatique est très dangereuse pour l'humanité	6
2. La politique climatique de la Suisse est beaucoup trop timide	7
3. Le PS préconise l'assainissement climatique des transports	10
4. Le PS préconise, pour la place financière, une stratégie climato-compatible	18
5. La politique énergétique, pilier de la politique climatique	23
6. Conclusion	25

RÉSUMÉ

A-1; Jeunesse socialiste suisse: nouvelles sections dans le résumé figurant avant la version du texte qui faisait foi jusqu'à présent.

Der Klimawandel ist menschengemacht. Zu behaupten, dass die gesamte Menschheit zu gleichen Teilen für den Klimawandel verantwortlich ist, heisst jedoch, erhebliche Machtunterschiede zwischen Menschen und Ländern zu ignorieren.

Seit der industriellen Revolution erleben Mensch und Natur eine noch nie dagewesene Veränderung: Wir leben in einem System, das auf der Ausbeutung der Ressourcen unseres Planeten beruht und die Ungleichheiten zwischen den Menschen laufend verstärkt. In der Schweiz besitzt das reichste Prozent inzwischen über 40 % des Gesamtvermögens, weltweit sind es sogar mehr als 50%. Tendenz steigend.

*In der reichen Schweiz mag dies nicht sofort auffallen, denn hier können sich durch Billigstpreise auch ärmere Menschen vergleichsweise vieles leisten. Der hohe Lebensstandard der Schweiz basiert jedoch auf einer ökologischen Verschuldung: die Schweiz importiert Produkte, die in ihren Ursprungsländern unter sozial und ökologisch prekären Bedingungen hergestellt wurden. Somit kann die Schweiz, wie auch andere reiche Staaten, ihren hohen Lebensstandard nur halten, indem andere Länder den Schaden tragen. Gesteuert wird diese Entwicklung von unserem Wirtschaftssystem, in dem Unternehmen freie Hand haben, umweltschädigend zu handeln. Perverserweise bezieht sich das Handeln der Unternehmen nicht einmal auf die Stillung von Bedürfnissen der Konsument*innen, sondern auf Profitmaximierung. Dieses System führt dazu, dass bereits heute 22 Millionen Menschen aufgrund von Naturkatastrophen auf der Flucht sind. Bis 2050 sollen es Schätzungen der UN bereits 250 Millionen Klimaflüchtlinge sein.*

Die in diesem Papier vorgeschlagenen Lösungen können also zwangsläufig nur eine Übergangslösung darstellen, da sie sich einerseits nur auf die Schweiz beziehen, andererseits von einem marktwirtschaftlichen System ausgehen, wie wir es heute kennen. Die damit verbundenen Probleme können nicht auf einer lokalen Ebene gelöst werden: Unternehmen sind nicht an nationalstaatliche Grenzen gebunden. Daher braucht es die transnationale Zusammenarbeit, um dem Streben nach grenzenlosem Wachstum auf einem Planeten mit begrenzten Ressourcen Einhalt zu gebieten.

Anschliessend kommt: „Mit dem Pariser Klimaabkommen [...]“

Motif: *Wer sind die Gewinner, wer die Verlierer der Klimaerwärmung? Klar ist: am Ende verlieren wir alle. Aber eben nicht zu gleichen Teilen: Es ist zynisch, von der Schweiz als grosse Verliererin der Klimaerwärmung zu sprechen, bedenkt man die bereits heute hohe Zahl der Klimaflüchtlinge. Ausbleibende Einnahmen im Skitourismus können nicht mit dem Verlust der Existenzperspektive im globalen Süden verglichen werden. Hauptleidtragende des Klimawandels sind nicht die Industrieländer, sondern Länder, die jetzt schon durch soziale und ökologische Katastrophen geprägt sind. Dies ist eine direkte Folge eines Wirtschaftssystems, das auf*

Ungleichheit und Ausbeutung basiert. Daher: «Wer vom Klimawandel redet, darf vom Kapitalismus nicht schweigen» (Naomi Klein).

Marktkonformer Umweltschutz, wie er in diesem Papier zu grossen Teilen gefordert wird, vermochte die Schädigung der Umwelt bisher nicht zu verhindern und kann daher nicht mehr als einen Teilschritt auf dem Weg zum Ziel darstellen. Wenn schon die Forderungen des Papiers nicht weit gehen, so darf wenigstens das Bewusstsein für das grössere Ganze im Papier nicht fehlen.

Proposition du Comité directeur: acceptation modifiée

Le niveau de vie élevé dont nous jouissons en Suisse repose sur l'endettement écologique : la Suisse importe des produits qui dans leurs pays de provenance sont fabriqués dans des conditions socialement et écologiquement précaires et qui contribuent à la destruction de la nature et au réchauffement climatique.

Motif : le papier de position doit refléter en termes concis et facilement compréhensibles les positions du PS sur le thème de la protection du climat. Dans le document actuel, les propos de fond critiques envers le capitalisme vont trop loin. C'est pourquoi les ajouts détaillés formulés dans la requête de la Jeunesse socialiste suisse doivent être inclus sous forme condensée.

En signant l'Accord de Paris sur le climat, la Suisse a accepté de relever l'un des plus grands défis de l'humanité. Avec 195 autres pays, elle s'est engagée à tout mettre en œuvre pour limiter le réchauffement climatique à une valeur située entre +1,5 degré et +2 degrés. Le changement climatique ne doit pas devenir une menace encore plus grande pour la civilisation !

Malheureusement, les propositions de mise en œuvre du Conseil fédéral dans le cadre de la politique climatique 2020-2030 sont totalement insuffisantes. Premièrement, les instruments destinés à isoler les bâtiments au niveau du chauffage, dans le privé comme dans l'industrie, sont affaiblis, donc précisément les domaines où la Suisse a jusqu'à présent mis en œuvre une politique raisonnable. Deuxièmement, le Conseil fédéral ne propose pas de mesures significatives dans les secteurs des transports et de la place financière, qui sont laissés en jachère. Ce manque d'initiative est inacceptable !

Les transports sont aujourd'hui responsables de près de la moitié des émissions de CO₂ en Suisse. Dans le domaine de la mobilité, le Conseil fédéral renonce malheureusement à un très important levier. Dans ce domaine, la position du Conseil fédéral n'est cependant pas la seule à être insuffisante. En effet, le positionnement gauche-vert nécessite lui aussi une mise à jour. Nous devrions abandonner l'illusion qui consiste à croire que le volume du trafic routier diminuera rapidement et de manière significative. Pour le PS, il est désormais clair que seule l'électrification rapide du trafic routier, avec du courant renouvelable, permettra de réduire suffisamment les émissions de CO₂.

A-2; Jeunesse socialiste suisse: ajout

Mittlerweile stösst der Verkehr beinahe die Hälfte des inländischen CO₂ aus. Im Bereich der Mobilität verzichtet der Bundesrat jedoch auf effektive Schritte. Klar ist aber, dass es zwingend kurzfristige Massnahmen braucht, denn mittlerweile steht fest, dass die Menge des Strassenverkehrs nicht so rasch signifikant sinken wird. Für die SP ist daher klar, dass nur dank einer raschen Elektrifizierung des Strassenverkehrs mit erneuerbarem Strom der CO₂-Ausstoss genügend reduziert werden kann.

Motif: Das Papier soll nicht zum Zweck haben, unsere langfristigen Visionen als «Illusionen» abzustempeln und aufzugeben.

Proposition du Comité directeur: acceptation modifiée

« Les transports sont aujourd'hui responsables de près de la moitié des émissions de CO₂ en Suisse. **Dans le domaine de la mobilité, le Conseil fédéral renonce cependant à prendre des mesures efficaces. Il est toutefois évident que des mesures à court terme sont elles aussi absolument essentielles, car il est désormais certain que le volume du trafic routier ne diminuera pas dans une mesure significative si rapidement. C'est aussi pour cela que le positionnement gauche-vert actuel nécessite une mise à jour.** Pour le PS, il est désormais clair que seule l'électrification rapide du trafic routier, avec du courant renouvelable, permettra de réduire suffisamment les émissions de CO₂.

Motif : le PS ne doit pas être déchargé de ses responsabilités et il est important que, compte tenu des défis non négligeables à relever, la position politique du parti même soit également remise en question et mise à jour.

Les investissements dans le pétrole, le gaz et le charbon, qui sont gérés à partir de la place financière suisse, génèrent dans le monde l'équivalent d'au moins dix fois les émissions de gaz à effet de serre mesurées en Suisse. Pour le PS, il faut une stratégie prospective pour la place financière, afin de la rendre compatible avec le climat et de protéger notre secteur financier et nos caisses de pension de l'inévitable éclatement de la bulle du carbone. Outre le climat, ce sont donc aussi les rentes LPP du 2^e pilier qui sont en jeu. Ici, la position du camp bourgeois – qui consiste à pratiquer le laisser-faire – menace de mener notre pays et le climat droit dans le mur. Elle succombe à la grande illusion qui consiste à croire que les flux d'investissements se réorienteront suffisamment d'eux-mêmes, sans garde-fous étatiques. En matière d'exposition au risque climatique, la Suisse devrait mieux anticiper qu'elle ne l'a fait dans les dossiers de la fraude fiscale et du secret bancaire – deux problèmes pour lesquels elle a adopté la stratégie de l'argent propre beaucoup trop tard. En fin de compte, la Suisse n'en aurait retiré que des avantages, si elle s'était ressaisie plus rapidement. Cette erreur ne doit pas se répéter dans le domaine climatique.

Le PS appelle donc à un engagement national et international beaucoup plus fort en faveur de la protection du climat à tous les niveaux politiques. Il demande en particulier que les acteurs financiers suisses cessent d'investir dans le développement des sources d'énergie fossile à partir de 2030 et que la mobilité routière soit rapidement électrifiée, de sorte qu'il n'y ait plus de moteurs à combustion fossile à partir de 2040. C'est le seul moyen d'atteindre les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat.

1. L'AMPLEUR DU RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE EST TRÈS DANGEREUSE POUR L'HUMANITÉ

Le réchauffement de la planète compte parmi les plus grandes menaces pesant, à moyen terme, sur l'humanité. S'il ne peut être limité à environ +1,5 degré ou +2 degrés, les catastrophes naturelles, les problèmes alimentaires, les flux migratoires et les conflits qui y sont liés augmenteront de manière encore plus alarmante. Le climat pourrait atteindre un point de basculement à partir duquel son évolution ne pourrait plus être prédite et, surtout, ne pourrait plus être contrôlée. Par les résultats de leurs recherches, toutes les institutions scientifiques de premier plan nous mettent en garde : ce scénario pourrait devenir réalité au cours des deux à trois prochaines décennies s'il n'était pas possible de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre dus à l'activité humaine. Le réchauffement a un impact supérieur à la moyenne en Suisse. La température moyenne a déjà augmenté de 1 degré au cours du siècle dernier. Les inondations, les glissements de terrain et les sécheresses menacent de plus en plus notre économie. Le tourisme hivernal perd sa base existentielle en de nombreux endroits et les glaciers fondent rapidement. En outre, la biodiversité se réduit. Enfin, le réchauffement nuit à la santé et cause des décès prématurés (fortes chaleurs estivales).

A-3 ; PS Tessin : ajout

Completare il 1. Capitolo mettendo qualche elemento in più sulle conseguenze sulla salute dei cambiamenti climatici

Motivazione: I danni alla salute dovuti ai cambiamenti climatici e in particolare al traffico sono molto importanti e causa di malattie gravi e croniche, come le malattie respiratorie (inquinamento dell'aria), cardiovascolari e tumorali (vari agenti inquinanti). Essi sono anche causa di morti premature che riducendo i fattori inquinanti potrebbero essere evitate.

Proposition du Comité directeur: acceptation

La ruée sur les dernières réserves de pétrole et de gaz facilement exploitables, en particulier au Moyen-Orient, a des conséquences catastrophiques pour les populations de ces régions. De la Méditerranée à l'Hindou Kouch, des guerres sont financées par et pour le pétrole. Elles menacent la vie de centaines de millions de personnes et les poussent à fuir.

Si l'humanité entend stabiliser la quantité de gaz à effet de serre présente dans l'atmosphère, elle ne peut plus brûler qu'une quantité limitée de charbon, de pétrole brut

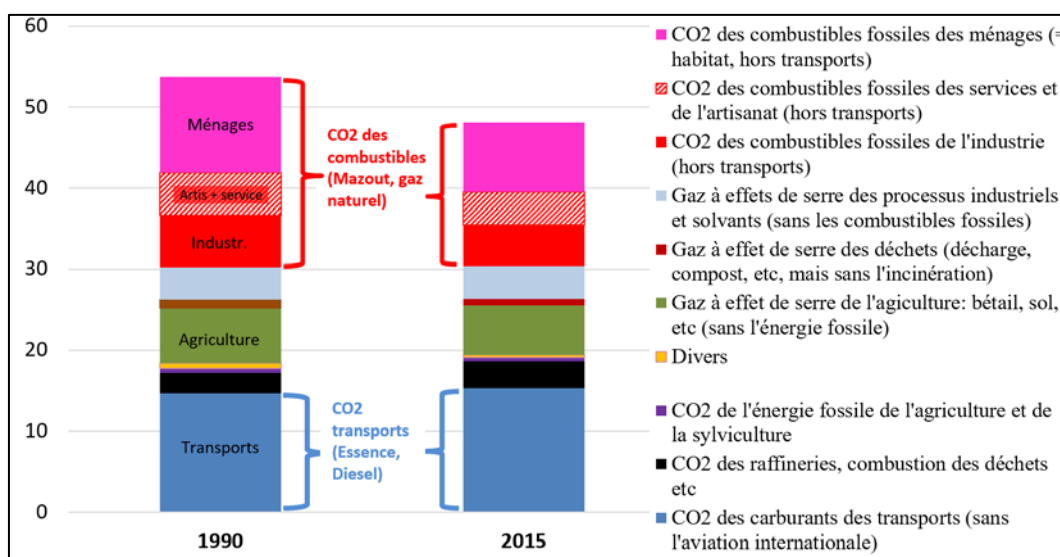
ou de gaz naturel. Cette quantité est cinq fois plus faible que les réserves fossiles figurant dans les bilans des grandes entreprises énergétiques mondiales. La stabilisation du climat ne peut donc être réalisée que contre les intérêts économiques des industries du pétrole, du gaz et du charbon, qui perdront inévitablement une grande partie de leur valeur si le passage nécessaire à un approvisionnement énergétique efficace et renouvelable est effectué à temps. C'est pourquoi le réchauffement climatique ne peut être contrôlé que si nous sommes déterminé-e-s à fixer un cadre politique clair. De lui-même, le marché de l'énergie ne donnera pas, à travers une hausse des prix, un signal de pénurie qui déclencherait suffisamment tôt un tournant énergétique global. Le marché ne résoudra donc pas le problème. Une action politique déterminée est nécessaire. La bonne nouvelle, c'est que les solutions techniques pour fournir de l'électricité, de la chaleur ou de l'énergie dont l'origine est renouvelable sont disponibles depuis longtemps et que leur coût diminue.

L'Accord de Paris sur le climat vise à limiter le réchauffement de la planète à une température bien inférieure à +2 degrés — atteindre la valeur de +1,5 degré serait encore mieux ! À cette fin, les émissions mondiales de gaz à effet de serre doivent être ramenées à zéro entre 2045 et 2060. Les États signataires s'engagent à fixer des objectifs intermédiaires et à rendre compte régulièrement de l'état de leur réalisation. Ils doivent veiller à ce que les flux financiers contribuent à la réalisation de ces objectifs. Les pays industrialisés se déclarent en outre prêts à lever 100 milliards de dollars supplémentaires par an à titre de solidarité pour financer des mesures dans les pays du Sud, contribuant ainsi à une plus grande justice climatique.

2. LA POLITIQUE CLIMATIQUE DE LA SUISSE EST BEAUCOUP TROP TIMIDE

Au cours des 25 dernières années, la Suisse n'a réduit ses émissions que de 10 %. Cette petite amélioration n'a été réalisée qu'au cours des dix dernières années et elle est presque exclusivement due à la réduction de la consommation de combustibles fossiles, comme le montre le graphique ci-dessous.

Graphique : émissions de gaz à effet de serre depuis la Suisse en millions de tonnes d'équivalent CO₂ par an (hors trafic aérien international)



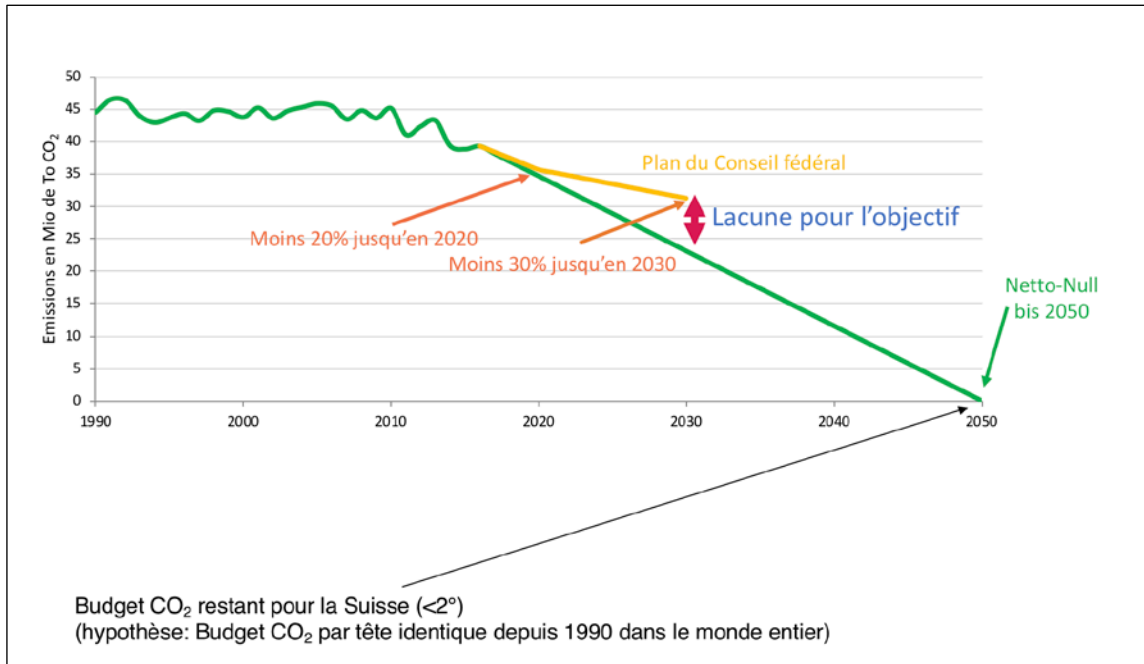
Grâce à la taxe sur le CO₂, au programme de rénovation des bâtiments (Programme Bâtiments) et au modèle de prescriptions énergétiques des cantons (MoPEC), les bâtiments suisses émettent un quart de CO₂ en moins qu'ils ne le faisaient en 1990. Cette évolution réjouissante montre que le succès est au rendez-vous dans les secteurs où des mesures sont prises. Ce résultat est d'autant plus remarquable que la surface des logements a augmenté de 40 % et celle de l'industrie et des services de 26 % au cours de la même période. Cependant, avec un taux d'assainissement d'environ 1 % par an, la transformation est encore beaucoup trop lente. La Suisse reste l'un des pays européens qui consomment le plus de pétrole par habitant.

Dans le domaine des transports, l'évolution est si mauvaise que même le faible objectif sectoriel stipulé dans l'actuelle loi sur le CO₂ pourrait ne pas être atteint. Malheureusement, la légère baisse enregistrée à partir de 2015 n'est pas due à des mesures politiques, mais à une réduction du tourisme à la pompe à essence, après le choc du franc suisse. Bien qu'il y ait des véhicules un peu plus efficaces, on constate que le nombre total de kilomètres parcourus augmente, si bien que les émissions de CO₂ ont à peine diminué. Le trafic aérien international depuis la Suisse émet désormais 5 millions de tonnes par an, ce qui représente déjà un tiers des émissions du trafic routier, avec une forte tendance à la hausse. Jusqu'à présent, l'aviation a été exclue de la politique climatique nationale et internationale. Ce secteur est probablement celui qui aura l'impact le plus lourd sur le bilan climatique de la Suisse en 2030.

L'impact climatique de la Suisse ne se limite pas aux émissions sur le territoire suisse. Il découle également de l'énergie « grise » des biens de consommation importés, ou plus exactement dans les émissions correspondantes. On en retrouve la trace dans l'augmentation des émissions provenant de l'incinération des déchets. Dans l'ensemble, cependant, l'effet international le plus néfaste de la Suisse sur le climat est principalement imputable à la place financière. La Suisse investit énormément d'argent dans des secteurs de l'économie qui nuisent au climat et elle est l'un des plus grands investisseurs dans l'approvisionnement en énergie fossile, en raison de l'importance de sa fortune et des actifs sous gestion. Comme l'a établi l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), les placements des investisseurs suisses, extrapolés à l'échelle mondiale, induiraient un réchauffement de la planète de 4 à 6 degrés.

Dans ce contexte, il est tout à fait incompréhensible que le Conseil fédéral présente, avec la nouvelle loi sur le CO₂, un projet totalement dépourvu d'ambition. La loi révisée sur le CO₂ vise essentiellement à maintenir les instruments existants de protection du climat, même s'il est devenu clair qu'ils ne sont pas suffisants. Au lieu d'accélérer le rythme de la réduction des émissions dues aux énergies fossiles, elle le ralentit. D'ici à 2030, la réduction annuelle de CO₂ ne devrait être que de 1 %, soit la moitié de ce qu'elle est aujourd'hui.

Graphique : la dilution des objectifs du Conseil fédéral est présentée graphiquement.



Du point de vue du PS, la proposition du Conseil fédéral fait fausse route notamment dans les domaines suivants :

- Aucune disposition n'est prévue pour garantir que les flux financiers contribueront à la réalisation des objectifs.
- S'agissant de la mobilité routière, le Conseil fédéral ne propose pas de mesures en Suisse et va jusqu'à affaiblir les décisions de la stratégie énergétique (report dans le temps de la réglementation sur les émissions de CO₂ pour les voitures). Pire, nous serions le seul pays au monde à proposer de compenser les trois quarts des émissions de la mobilité routière à l'étranger par des « certificats de réduction » de qualité douteuse, dans la droite ligne du commerce des indulgences au Moyen Âge.
- Avec l'annulation du « Programme Bâtiments », programmée pour 2025, le Conseil fédéral supprime l'instrument de politique climatique le plus efficace à ce jour.
- Le gouvernement ne dit rien de la contribution de la Suisse au financement des mesures de protection du climat destinées aux pays de l'hémisphère Sud.

Il est évident que les objectifs de Paris ne peuvent être atteints avec le projet de loi du Conseil fédéral. Impossible de savoir si le Conseil fédéral a reconnu l'ampleur du problème ou non. On ne saurait donc dire s'il a proposé une loi aussi timide **par ignorance, par manque de courage ou, peut-être, par duplicité.**

En tout état de cause, le PS n'entend pas accepter cela. C'est pourquoi les deux chapitres suivants formulent des propositions concrètes du PS concernant les deux principales omissions de la politique climatique suisse, à savoir les transports et la place financière.

3. LE PS PRÉCONISE L'ASSAINISSEMENT CLIMATIQUE DES TRANSPORTS

La politique fédérale n'est pas la seule à présenter des failles dans ce domaine. **Le positionnement gauche-vert dans ce secteur a lui aussi besoin d'une sérieuse mise à jour.** Il est illusoire d'imaginer que l'on puisse résoudre les problèmes environnementaux du transport routier en se contentant de combiner des mesures d'aménagement du territoire, le développement du trafic piéton et cycliste, la modération et la promotion des transports publics. Toutes ces mesures sont justes et leur mise en œuvre doit être poursuivie avec fermeté. Cependant, elles ne suffiront pas pour réduire à une petite fraction face au niveau actuel les émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques dus au transport routier.

L'exemple de calcul suivant illustre le problème : avec une quantité stable de déplacements, les performances quantitatives des transports publics devraient être quadruplées pour remplacer les transports individuels motorisés. Même si la pénétration des transports publics dans les zones urbaines et suburbaines augmentait massivement, ce qui est à espérer, elle ne suffira pas à diviser le trafic routier par trois ou quatre.

Il faut se rendre à l'évidence : **le trafic routier continuera d'être important et il doit être assaini dans les domaines du climat, de la pollution atmosphérique, du bruit et de la sécurité.** En outre, il ne doit pas occuper d'espace supplémentaire dans une Suisse où les mètres carrés sont comptés.

Du point de vue du PS, l'option la plus réaliste pour surmonter la mobilité fossile réside dans l'électrification des transports privés avec de l'électricité issue d'énergies renouvelables.

A-4 ; Femmes * socialistes : ajout ; adaptation

Il faut se rendre à l'évidence : si aucun changement déterminant n'aura lieu dans le domaine de la mobilité le trafic routier continuera à être important et il doit être assaini dans à avoir des impacts négatifs dans les domaines du climat, de la pollution atmosphérique, du bruit et de la sécurité C'est pourquoi, nous devons agir pour que le trafic soit assaini. En outre, le trafic ne doit pas occuper d'espace supplémentaire dans une Suisse où les mètres carrés sont comptés.

Du point de vue du PS, une des options l'option la plus réaliste pour surmonter la mobilité fossile réside dans l'électrification des transports privés avec de l'électricité issue d'énergies renouvelables.

Développement : La formulation de base laisse penser que tout est déjà couru d'avance. Nous ne devons pas être totalement défaitistes par rapport à l'évolution de la mobilité. Le parti socialiste, même depuis plusieurs années, à tout niveau, une politique en faveur des transports publics. Dans certaines communes, des propositions concernant la gratuité des transports publics chez les jeunes a fait son che-

min. Cette mesure, certes sociale, va aussi dans le sens d'habituer les jeunes aux transports publics. Sans savoir si l'effet est direct, on remarque que les jeunes passent de moins en moins leur permis.

Il est toutefois important de mettre l'accent sur l'assainissement des impacts négatifs du trafic sur l'environnement et la qualité de vie.

Proposition du Comité directeur : adoption des amendements dans la première section et acceptation moyennant modification dans la deuxième section :

Du point de vue du PS, l'option la plus réaliste pour réduire la mobilité fossile restante sur la route consiste à électrifier les transports privés avec du courant renouvelable.

Motif : la priorisation de l'électromobilité est une décision politique prise délibérément, car elle recèle un grand potentiel et peut apporter une contribution importante à la protection du climat. Le papier de position et le rapport Nordmann indiquent que d'autres mesures complémentaires sont nécessaires à titre additionnel.

*A-5 ; Femmes * socialistes* : précision

Du point de vue du PS, l'option la plus réaliste pour surmonter la mobilité fossile réside dans l'électrification des transports privés. Toutefois, ce passage à l'électrification ne devra se faire qu'avec de l'électricité issue d'énergies renouvelables.

Développement : Il est important de marteler que ce passage n'a de sens que si l'énergie alimentant l'électrification des transports privés est issue d'énergies renouvelables.

Proposition du Comité directeur: acceptation

Comme le montre [le rapport Nordmann](#), cette approche est écologiquement bénéfique, même si le bilan environnemental des véhicules et des batteries doit être encore amélioré.

D'ici à 2040 au plus tard, les moteurs à explosion ne doivent plus être autorisés que dans de rares exceptions.

*A-6; Femmes * socialistes:* Streichung

Comme le montre [le rapport Nordmann](#), cette approche est écologiquement bénéfique, même si le bilan environnemental des véhicules et des batteries doit être encore amélioré. ~~D'ici à 2040 au plus tard, les moteurs à explosion ne doivent plus être autorisés que dans de rares exceptions.~~

Développement : Il est compréhensible de mettre la date butoir de 2040 en lien avec les objectifs de la politique climatique. Il est toutefois important de maintenir une certaine cohérence avec la politique énergétique. Nous savons que pour sortir du nucléaire, il faudra augmenter notre part d'énergies renouvelables, mais nous avons conscience que des efforts devront être fournis pour économiser l'énergie. Malheureusement, dans le rapport Nordmann, la faisabilité de produire suffisamment d'énergies renouvelables durant ce laps de temps n'est pas étudiée.

Proposition du Comité directeur: rejet

Motif : la requête, formulée sans équivoque, demandant que les moteurs fossiles ne soient plus autorisés à partir de 2040 est importante au sens d'une ligne directrice claire et contraignante pour la politique et l'économie. Les mesures grâce auxquelles le PS entend réaliser le tournant énergétique se trouvent dans diverses prises de position, dans les réponses aux consultations ainsi que dans le travail politique concret réalisé au sein des commissions compétentes et au Parlement. Elles dénotent cohérence et homogénéité. Il s'agit autant de mesures visant à promouvoir les énergies renouvelables et à accroître l'efficacité énergétique que de mesures visant à réduire la consommation d'énergie.

En plus d'avantages évidents d'un point de vue climatique global, l'électrification apporte de grands avantages locaux, **en réduisant le bruit et la pollution atmosphérique locale, précisément là où vivent de nombreuses personnes, le long des axes de transport dans nos villes et villages.** Les impacts environnementaux négatifs associés aux batteries ne peuvent être niés, mais ils doivent être mis en balance avec les effets négatifs croissants de l'économie pétrolière. Outre la combustion elle-même, c'est aussi l'extraction pétrolière qui a des effets de plus en plus destructeurs sur les écosystèmes.

L'électrification doit impérativement s'inscrire **dans une stratégie globale d'assainissement écologique du système de transports. L'objectif est de renforcer les transports publics ainsi que la mobilité douce, y compris les vélos électriques.**

A-7 ; Jeunesse socialiste suisse : ajout

Es gilt, den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr inklusive E-Bikes zu stärken. Denn das langfristige Ziel der SP bleibt ein umfassender Umstieg vom Automobilverkehr hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln und zum Langsamverkehr.

Motif: Die Elektrifizierung vermag die Herausforderungen im Umweltbereich langfristig nicht zu lösen. Eine nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrspolitik muss am langfristigen Ziel eines Wechsels zu öffentlichen Verkehrsmitteln und Langsamverkehr festhalten. Um dieses Ziel zu erreichen, sind weiterführende Veränderungen nötig. So etwa ein verstärktes Zusammenrücken von Arbeiten und Wohnen.

Proposition du Comité directeur: acceptation modifiée

Parce que l'objectif à long terme du PS reste un passage complet de la circulation automobile aux transports publics et à la circulation à pied et à vélo. »

Motif : La circulation à pied et à vélo est le concept correct/l'expression correcte et décrit ce dont il s'agit. La mobilité douce (non motorisée) (en allemand : « Langsamverkehr ») suggère que l'on est lent lorsque l'on se déplace. En particulier dans les villes où le trafic est à l'arrêt, ce n'est justement pas le cas.

Les marchandises doivent être acheminées par le rail. Le transfert (de la route au rail) doit être mis en œuvre, conformément au mandat constitutionnel.

A-8 ; PS Jeunesse socialiste suisse : ajout

Güter gehören auf die Bahn. Die Verlagerung gemäss Verfassungsauftrag muss umgesetzt werden. Bei kommenden Gross-Infrastrukturprojekten wie beispielsweise bei dem Projekt Cargo Sous Terrain muss eine staatliche Beteiligung zwingend gefordert werden. Diese zukünftigen Projekte im Bereich einer Verlagerungspolitik dürfen nicht rein privaten Investoren überlassen werden.

Motif: *Es ist elementar, die grossen Projekte der Zukunft zu berücksichtigen. Gerade hier ist eine staatliche Beteiligung aufgrund der Kontrollmechanismen und aufgrund sonst vorhandener Profitmaximierung auch im Sinne der Umwelt wichtig.*

Proposition du Comité directeur: acceptation modifiée

Dans le cadre des futurs projets d'infrastructure à grande échelle, tels que le projet Cargo Sous Terrain (CST), il faut au moins exiger un contrôle politique. Ces projets à venir dans le domaine de la politique du transfert (de la route au rail) ne doivent pas être laissés à des investisseurs purement privés sans qu'il y ait une supervision et un contrôle légitimés démocratiquement.

Motif : il est important de contrôler démocratiquement et de soumettre à un contrôle politique de tels projets inscrits dans le long terme, qui peuvent avoir d'immenses conséquences sociales et financières. D'autre part, du point de vue actuel et dans l'ignorance des projets futurs, il est quelque peu difficile d'exiger dès maintenant une participation générale de l'État à titre forfaitaire.

Il est important que l'aménagement du territoire, tout comme l'économie, avec ses conditions d'embauche et ses horaires de travail, contribue à faire diminuer l'usage de la route et à accroître l'efficacité des transports. [Le rapport Nordmann](#) (chapitre 7) propose un **ensemble de mesures pratiques concrètes qui devraient être optimisées et mises en œuvre.**

A-9 ; PS Vaud : ajout

Il est important que l'aménagement du territoire, tout comme l'économie, avec ses conditions d'embauche et ses horaires de travail, contribue à faire diminuer l'usage

de la route et à accroître l'efficacité des transports, tout comme il est impératif de veiller à ce que les prix des moyens de transports publics soient abordables pour toute la population. [Le rapport Nordmann](#) (chapitre 7) propose un **ensemble de mesures pratiques concrètes qui devraient être optimisées et mises en œuvre.**

Explication : Ce paragraphe est le seul qui rappelle l'engagement du PSS pour le service public dans tout le papier de position. Il est important de rappeler également que nous nous battons pour un service public de qualité accessible à toutes et tous.

Proposition du Comité directeur: acceptation

A-10 ; Femmes * socialistes : ajout

L'électrification doit impérativement s'inscrire dans une stratégie globale d'assainissement écologique du système de transports. L'objectif est de renforcer les transports publics ainsi que la mobilité douce, y compris les vélos électriques. Les marchandises doivent être acheminées par le rail. Le transfert (de la route au rail) doit être mis en œuvre, conformément au mandat constitutionnel. Il est important que l'aménagement du territoire, tout comme l'économie, avec ses conditions d'embauche et ses horaires de travail, contribue à faire diminuer l'usage de la route et à accroître l'efficacité des transports. [Le rapport Nordmann](#) (chapitre 7) propose un ensemble de mesures pratiques concrètes qui devraient être optimisées et mises en œuvre. Pour ce faire, une taxe incitative sur les carburants doit être introduite. Le montant prélevé permettra en partie de financer le tournant aux voitures électriques.

Développement : Dans notre papier de position sur la fiscalité de 2014 , nous soutenions l'introduction d'une taxe sur les carburants. Les discussions concernant le concept économique (*Wirtschaft für alle*) confirment cette volonté. Si nous voulons des changements de comportement un tel outil doit être mis en place. Un tel outil permettra de financer en partie le tournant énergétique, et avec un retour à la population comme pour la taxe sur les combustibles, d'avoir également une taxe qui n'est pas anti-sociale.

Proposition du Comité directeur: acceptation modifiée

Les mesures suivantes peuvent contribuer au financement : une taxe d'encouragement (en matière d'énergie) et une taxe d'incitation sur les carburants fossiles, dont la plus grande partie est redistribuée à la population et à l'économie. Afin d'éviter que la taxe d'incitation ne conduise au tourisme à la pompe, elle devrait, à l'instar de la taxe sur les poids lourds (RPLP/ redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations), être prélevée à partir d'un certain montant non par litre d'essence, mais par kilomètre parcouru. L'efficacité énergétique des véhicules doit ici être prise en compte. Le prélève-

ment doit être conçu de manière à permettre d'éviter les difficultés sociales et à ne pas pénaliser les habitants des zones rurales.

Motif : il faut miser sur une combinaison d'instruments qui comprenne non seulement une taxe d'encouragement, mais aussi une taxe d'incitation. Il convient de préciser que la taxe ne doit pas conduire au tourisme à la pompe à essence, faute de quoi son objectif ne sera pas atteint. En outre, une conception à visées sociales est nécessaire.

A-11 ; PS canton de Saint-Gall : ajout

Antrag auf Aufnahme ins Positionspapier von folgender Forderung:

Einführung einer CO₂-Abgabe auf fossilen Treibstoffen, deren Erträge praktisch ausschliesslich an die Bevölkerung zurückerstattet werden.

Motif: *Die CO₂-Abgabe auf fossile Brennstoffe hat in den letzten 10 Jahren massgeblich zur Senkung der Treibhausgasemissionen in der Schweiz beigetragen. Dies ist auch so im Positionspapier (S.5, oben) vermerkt.*

Die ursprünglich im CO₂-Gesetz enthaltene, von der bürgerlichen Mehrheit dann aber rausgekippte CO₂-Abgabe auf Treibstoffen, nicht in unser Positionspapier aufzunehmen, erscheint uns als grober Fehler. Wir halten den Hebel dieser Abgabe für gigantisch und sehen auch nicht ein, weshalb wir das Auto in irgendeiner Weise verschonen sollten. Im Gegenteil. Unser und das Interesse der kommenden Generationen auf diesem Planeten ist ein absolut vitales.

Wir anerkennen die grossen Anstrengungen der jeweiligen SP-Fraktionen der letzten ca. 15 Jahre, die für die Einführung dieser Abgabe - leider vergeblich - gekämpft haben. Wenn eine Einführung derzeit auf dem parlamentarischen Weg bei den vorhandenen Mehrheitsverhältnissen fast unmöglich erscheint, gelingt eine Einführung vielleicht auf anderem Wege (z.B. via eidg. Volksinitiative).

Klar ist, dass beide Abgaben und deren Anreizmechanismus in der Bevölkerung viel zu wenig bekannt sind. Dies obwohl wir alle auf unseren Krankenkassenprämienrechnungen die Pro Kopf-Rückausschüttung der Abgabe auf Brennstoffe jährlich ablesen können. Im vorliegenden Papier zur raschen Elektrifizierung der Mobilität auf der Strasse wird richtig vermerkt, dass es ziemlich harzen dürfte bis der Grossteil der Bevölkerung auf Elektroautos umgestiegen ist. Eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen wird diese Umstellung flankierend ungemein beschleunigen.

Proposition du Comité directeur: acceptation modifiée (voir la requête des Femmes* socialistes figurant plus haut, motif inclus)

L'augmentation alarmante des émissions de CO₂ provenant du trafic aérien en Suisse et dans le monde entier doit être combattue avec détermination. La situation est aujourd'hui parfaitement absurde, car il est devenu moins cher de prendre l'avion à

destination de Porto ou d'Helsinki pour un week-end que de prendre le train ou la voiture pour aller de Zurich à Locarno ou à Brigue.

Il convient certes de saluer les efforts déployés à l'échelle mondiale pour inclure le trafic aérien dans les responsabilités en matière de climat, mais les progrès sont beaucoup trop lents. La Suisse doit aller de l'avant. Pour cela, quatre mesures s'offrent à nous :

- Malgré l'opposition acharnée de l'industrie aéronautique suisse, cette dernière doit être soumise **au Système européen d'échange de quotas d'émission (SEQUE de l'UE)**, afin de payer un prix minimal pour ses émissions de CO₂. L'accord signé avec l'UE doit être ratifié.
- Les **normes d'efficacité** des aéronefs doivent être progressivement relevées.

A-12 ; PS Vaud : ajout

Les normes d'efficacité des aéronefs doivent être progressivement relevées. Notamment dans le domaine des vols de loisir, de sport ou de travail aérien, les mêmes normes imposées aux transports individuels terrestres concernant les limites de pollution atmosphérique et sonore doivent s'appliquer.

***Explication** : Bien que l'aviation de loisir, de sport et de travail ne représente pas le même volume que celui du parc automobile, il est important de rappeler que celui-ci doit répondre aux mêmes normes de son correspondant terrestre, puisque les nuisances et la pollution occasionnées sont tout autant importantes en proximité des aéroports et sur les canaux de vol. De plus, rien n'indique que ce genre de moyen de transport va diminuer. Il est dès lors préférable qu'il soit règlementé de manière claire*

Proposition du Comité directeur : acceptation

- Une **taxe sur les billets**, comme celle qui est déjà en vigueur dans plusieurs pays européens, doit être introduite. Les recettes doivent être utilisées pour le financement international de la lutte contre le changement climatique.

A-13 ; PS Bâle-Ville : ajout => essais pilotes dans le trafic aérien

Der vorliegende Bericht befasst sich nur am Rande mit den CO₂-Emissionen des Luftverkehrs. Der Luftverkehr ist das am stärksten wachsende Verkehrssegment und unterliegt bisher keinen wirksamen Klimaschutz-Massnahmen. CO₂-Reduktionen erscheinen angesichts des Wachstums der Passagierzahlen dringlich und dank der Verfügbarkeit von immer häufigeren Strom-Überschüssen aus wetterzyklischen erneuerbaren Energien auch möglich und erschwinglich.

Zu diesem Zweck soll der Bund in Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften, Flughäfen im In- und Ausland sowie mit den massgeblichen Forschungsanstalten Pilotversuche mit mehrjährigem Betrieb starten, um einzelne Linienstrecken (z.B. Zürich-London) im Sinne eines «proof of concept» auf erneuerbare Flugtreibstoffe umzustellen. Massgebliche CO₂-Reduktionen sind möglich, wenn der Flugbetrieb auf

synthetische Treibstoffe umgestellt wird, die aus erneuerbaren, CO₂-neutralen Energien gewonnen werden.

Bei der Vorbereitung eines solchen Pilotversuchs ist auf ein klares ökologisches Profil, auf eine transparente wissenschaftliche Begleitung und auf die Skalierbarkeit zu achten.

- *Die Herstellung der Treibstoffe aus 100% neuen erneuerbaren Energien ist mittels gesetzlich anerkannter Herkunftsnachweise sicherzustellen;*
- *eine Ökobilanz soll die synthetischen Treibstoffe mit konventionellen Treibstoffen vergleichen.*
- *Auf biogene Treibstoffe (natürliches Biogas, Biomasse oder Agrotreibstoffe) ist mangels Skalierbarkeit und wegen des umstrittenen ökologischen Profils ganz zu verzichten.*
- *Die Energiebeschaffung soll skalierbar sein; eine Verwertung von witterungsbedingten Stromüberschüssen soll fokussiert möglich sein, wie sie beim weiteren Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien zu erwarten ist.*
- *Die Treibstoffherstellung ist so zu gestalten, dass flugseitig keine oder nur geringe Anpassungen notwendig sind.*
- *Umwandlungsprozesse (zB. Strom/Wasserstoff/Oktan) sollen nach Möglichkeit so platziert werden, dass die Abwärme weiteren Verwendungen (zB. Nahwärmenetzen) zugeführt werden kann.*

Proposition du Comité directeur : acceptation modifiée

Un point de symétrie supplémentaire est inclus, lequel nécessite des expériences pilotes allant dans le sens susvisé, fondées sur un profil écologique clair, un suivi scientifique transparent et l'évolutivité. Les autres critères mentionnés dans la requête ne peuvent être mentionnés dans le présent papier de position parce qu'ils sont trop détaillés.

A-14 ; Jeunesse socialiste suisse : ajout => interdiction des vols court-courriers

Aus der Schweiz dürfen Flughäfen in einer Distanz von 1'500 Kilometer (nur Landweg) nicht mehr angefliegen werden.

***Motif:** Diese Forderung ist die konsequente Weiterführung der Forderung nach besseren Nachtzugverbindungen innerhalb von Europa, welche von der SP im Rahmen des offenen Briefes an BR Doris Leuthard in Zusammenarbeit mit dem Verein umverkehrR und anderen Organisationen bereits einmal gestellt wurde. Schweizer*innen sind heute doppelt so viel mit dem Flugzeug unterwegs wie die Einwohner*innen der Nachbarländer. Von diesen Flügen haben 80% einen Zielort innerhalb von Europa. Ein Verbot von innereuropäischen Flügen wäre ein klares Zeichen für die Förderung des Zugnetzwerkes und würde die Konkurrenz zwischen Flug- und Zugpreisen unterbinden.*

Proposition du Comité directeur: rejet

Motif : cette demande n'est pas applicable (exécutoire) et reste purement déclamatoire. Le PS perd de sa crédibilité lorsqu'il impose des interdictions radicales qui ne jouissent d'aucune forme d'acceptation sociale ou politique. Le PS s'engage à faire en sorte que l'aviation couvre les coûts qu'elle engendre (internalisation des coûts externes) et que les offres alternatives (par exemple des trains de nuit) soient disponibles et attrayantes. Avec des exigences d'interdiction maximales, nous affaiblissons notre position dans la recherche de solutions susceptibles d'emporter l'adhésion de la majorité.

A-15 ; Jeunesse socialiste suisse : ajout => taxe sur le kérosène

***Kerosinsteuer:** Die Schweiz setzt sich auf internationaler Ebene für eine Kerosinsteuer ein. Dieses Bekenntnis wird aktiv kommuniziert, national wie international.*

***Motif:** Diese Forderung wurde von der SP im Rahmen des offenen Briefes an BR Doris Leuthard in Zusammenarbeit mit dem Verein umverkehR und anderen Organisationen bereits einmal gestellt. Daher wäre es nur konsequent, diese Forderung auch im Papier zu verankern. Heute ist Kerosin in der gewerblichen Luftfahrt gänzlich von der Mineralölsteuer befreit. Der Flugverkehr genießt daher, trotz seiner massiven Schädlichkeit für das Klima, ein enormes Steuerprivileg gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln. Die Einführung einer Kerosinsteuer würde also bloss zu einer Gleichbehandlung des Flugverkehrs mit anderen Verkehrsträgern bedeuten, nicht eine Benachteiligung. Die Kerosinsteuer würde zudem einen Anreiz bieten, spritsparendere Flugzeuge zu entwickeln, während die Staatskasse von Mehreinnahmen profitieren würde, die ebenfalls in die Erforschung effizienterer Umwelttechniken investiert werden könnte.*

Proposition du Comité directeur: acceptation

- Enfin, les **liaisons ferroviaires internationales entre la Suisse et les pays européens avoisinants** doivent être notablement améliorées, afin que les distances allant jusqu'à 1000 ou 1500 km puissent être parcourues par le rail. Il s'agit de mettre en place une combinaison de liaisons directes à grande vitesse avec des trains de nuit. L'établissement de ces connexions doit être exigé et soutenu par le secteur public.

4. LE PS PRÉCONISE, POUR LA PLACE FINANCIÈRE, UNE STRATÉGIE CLIMATO-COMPATIBLE

À l'opposé du chapitre précédent, où nous proposons un ajustement de la l'approche gauche-verte en matière de transport, c'est ici la **position actuelle du camp bourgeois qui nécessite une correction et, cette fois, de grande ampleur. Sa position consistant à pratiquer le laisser-faire sur le marché est totalement erronée**, parce qu'un marché « débridé » est constamment à la recherche de nouveaux gisements de pé-

trole et de gaz. Ceux-ci sont immédiatement capitalisés dans les bilans des multinationales de l'énergie et se reflètent dans leurs cours boursiers. En outre, des investissements massifs sont encore et toujours réalisés dans les secteurs à forte intensité de CO₂.

A-16; Jeunesse socialiste suisse: suppression

***Streichen:** „Im Gegensatz zum vorherigen Kapitel, wo eine Justierung der links-grünen Doktrin in Sachen Verkehr vorgeschlagen wird, muss hier festgestellt werden.“*

***Motif:** Die Elektrifizierung stellt lediglich eine mittelfristige Strategie zur Bekämpfung des Klimawandels dar. Langfristig müssen wir weiter eine Verschiebung vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr anstreben. Dieser Satz widerspricht der Überzeugung breiter Teile der SP und schafft keinen Mehrwert an dieser Stelle.*

Proposition du Comité directeur: acceptation

A-17; Jeunesse socialiste suisse: ajout

***Einfügen unmittelbar nach Titel:** In einem Wirtschaftssystem, das sich an der Profitmaximierung statt an Gemeinwohlkriterien orientiert, ist grundsätzlich keine klimaverträgliche Finanzwirtschaft möglich. Trotzdem bietet das kapitalistische Wirtschaftssystem einige Spielräume, die zumindest eine Verbesserung der aktuellen Lage ermöglichen.*

***Motif:** Das kapitalistische Wirtschaftssystem wird immer nach Wegen suchen, ökologische Kosten zu externalisieren und so den Gewinn einiger Weniger zu steigern. Einzelne Eingriffe können deshalb nie zu einer klimaverträglichen Finanzwirtschaft führen.*

Proposition du Comité directeur: rejet

Motif: le papier de position aborde la protection du climat et les mesures concrètes pour sa mise en œuvre. Les déclarations tout à fait basales qui critiquent le capitalisme ne devraient pas être incluses dans ce document. Cela est un peu hors sujet.

Cependant, les règles de base de la physique nous disent que cette évolution fait totalement fausse route : si l'on veut freiner le réchauffement climatique, **les réserves de carbone doivent rester sous terre au lieu d'être libérées dans l'air via la combustion.** Il faut donc des décisions politiques pour aiguiller les marchés financiers vers de meilleures voies en termes de climat. Les réserves de carbone souterraines ne doivent plus gonfler les bilans des compagnies d'énergie. Comme le montre le tableau ci-dessous, nous en sommes actuellement très loin :

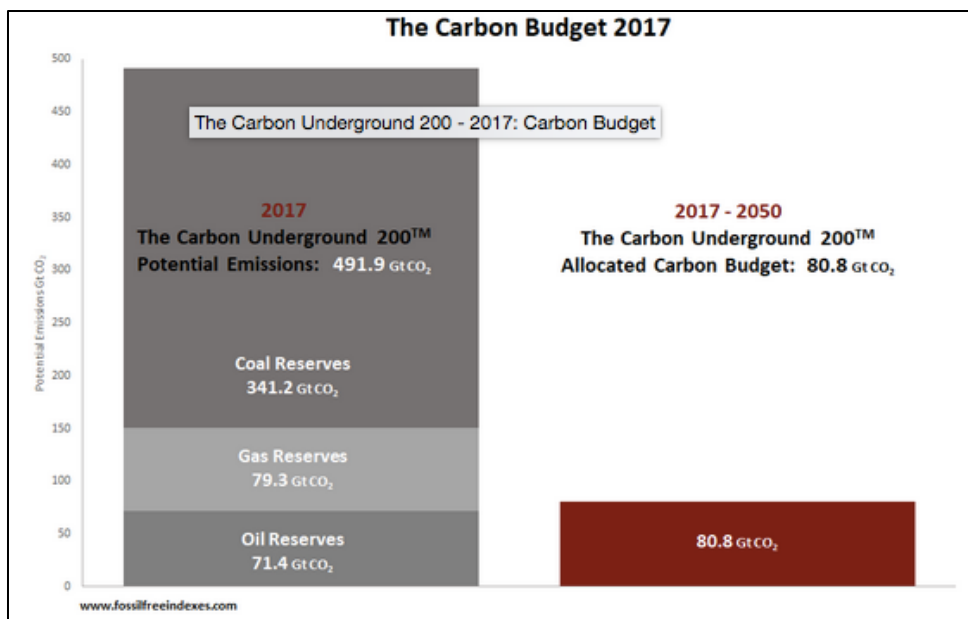


Illustration 2 : La bulle de carbone : la quantité maximale de carbone que l'humanité est autorisée à brûler si elle entend empêcher la terre de se réchauffer de plus de 2 degrés est environ cinq fois inférieure aux réserves fossiles inscrites au bilan des 200 plus grandes compagnies d'énergie (graphique : <http://fossilfreeindexes.com/research/the-carbon-underground/>).

Dans cette bulle du carbone, la plupart des caisses de pension sont fortement exposées. Si nous voulons maîtriser le changement climatique à l'échelle mondiale, ces réserves doivent rester sous terre. Ainsi, un jour, elles ne vaudront plus rien en termes comptables. Il s'ensuit qu'une énorme correction de valeur est inéluctable dans les bilans des institutions de placement. En plus des banques, des fonds de placement et des compagnies d'assurance, les assuré-e-s du deuxième pilier seraient eux aussi gravement touchés. **Le PS n'accepte pas que l'avoir de vieillesse épargné par les salarié-e-s en Suisse soit perdu en l'investissant de manière erronée et à courte vue dans des activités qui nuisent au climat. Le PS s'engage à tous les niveaux pour que ce type d'investissements soit progressivement banni.**

Le négoce de matières premières, la gestion de fortune et les activités d'investissement sont les piliers de la place financière suisse et donc, par la même occasion, de l'économie. Malheureusement, il est à craindre que ces secteurs ne soient pris à contre-pied s'ils ne se réorientent pas à temps vers une stratégie respectueuse du climat. La Suisse a déjà vécu cette douloureuse expérience avec l'évasion fiscale et le secret bancaire. Le PS veut que l'on apprenne des erreurs du passé et que l'on anticipe mieux les conséquences cette fois-ci. L'évolution actuelle montre également que la place financière se développe assez bien dans les nouvelles conditions de la stratégie dite de l'argent propre. **Nous sommes convaincu-e-s qu'une stratégie compatible avec le climat renforcera la place financière.** En adoptant une orientation stratégique axée à dessein sur les financements durables, les banques et les compagnies d'assurance suisses peuvent se positionner dans un segment d'activité en pleine croissance. Il est grand temps de le faire ! En effet, la Commission européenne a présenté une stratégie de financement durable qui prévoit une feuille de route à court terme et la participation de tous les acteurs

concernés du système financier. Huit banques nationales (notamment : Chine, Angleterre, France, Allemagne) et trois organisations de surveillance des marchés financiers de pays ayant d'importants marchés financiers se sont déjà engagées à atteindre l'objectif des +2 degrés. La BNS n'en fait pas partie.

De plus en plus d'institutions quittent le secteur de l'énergie fossile pour des raisons éthiques et économiques. Au cours des dernières années, quelque 900 institutions, dont de grands fonds souverains et des caisses de pension, ont délibérément donné une orientation respectueuse du climat à leurs investissements, en vendant tout ou partie de leurs actions dans le charbon, dans le pétrole ou encore dans le gaz.

Pour le PS, la situation est donc claire : à partir de 2030, les entreprises suisses ne doivent plus financer de projets pétroliers et gaziers et ne devront plus détenir de participations dans des entreprises actives dans les secteurs du pétrole, du gaz ou du charbon. Le PS propose donc six mesures pour éviter les risques climatiques liés à la place financière et contribuer de manière constructive à la lutte contre le réchauffement climatique ([cf. rapport intitulé « Pour un marché financier suisse respectueux du climat » de Beat Jans](#)):

- 1. Les objectifs de la gestion de fortune doivent être élargis par la loi.** Les trois objectifs classiques de la gestion de fortune, décrits à l'art. 71 de la LPP – sécurité, rentabilité et liquidité –, doivent être étendus à la compatibilité climatique.
- 2. Créer la transparence.** Les caisses de pension, les compagnies d'assurance, mais aussi les banques, les gestionnaires de fortune et les bourses, doivent être obligés de rendre compte de l'impact climatique de leurs investissements.
- 3. Fixer des objectifs pour tous les investisseurs.** Le Conseil fédéral impose à tous les investisseurs des valeurs de référence et des objectifs de réduction. Les caisses de pension publiques de la Confédération et des cantons, telles que Publica, les caisses de pension des employés cantonaux, la SUVA et les fonds AVS/AI/APG doivent être à l'avant-garde en matière climatique.

A-18; Jeunesse socialiste suisse: suppression et reformulation

~~Zielvorgaben für alle Anleger machen. Der Bundesrat gibt allen Anlegern Kenngrössen und Reduktionsziele vor. Desinvestitionspolitik. Der Bundesrat verbietet allen Anlegern Investitionen in Firmen, die im Öl-, Gas- oder Kohlektor tätig sind. Bis zum Jahr 2030 werden Kenngrössen und Reduktionsziele vorgegeben, ab dem Jahr 2030 sind alle Investitionen verboten. Die staatlichen Vorsorgeeinrichtungen von Bund und Kantonen wie Publica, Pensionskassen der kantonalen Angestellten, SUVA, AHV/IV/EO-Fonds gehen konsequent voran.~~

Motif: Es bleibt unklar, wie das Ziel, dass ab 2030 keine Investitionen in den Öl-, Gas- und Kohlektor mehr getätigt werden, erreicht werden soll. Darum braucht es klare Investitionsverbote.

Proposition du Comité directeur : acceptation modifiée.

Il est donc clair pour le PS que, à partir de 2030, les entreprises suisses ne devraient plus financer des projets pétroliers et gaziers ou participer à des entreprises actives dans le secteur du pétrole, du gaz ou du charbon. Le PS propose donc six mesures pour éviter les risques climatiques de la place financière et apporter une contribution constructive à la lutte contre le réchauffement climatique (voir le rapport de Beat Jans « Pour un marché financier suisse respectueux du climat »). Les exigences suivantes sont présentées en « cascade ». La mesure suivante sera prise s'il s'avère que la précédente devait ne pas atteindre l'objectif (pas d'investissements dans le développement des matières premières fossiles). En dernier ressort apparaît la fiscalité. [Les objectifs 1 à 6 suivent à cet endroit]

Motif : Il s'agit de revendications en cascade, qui n'était pas suffisamment claire dans le texte original et qui devrait être clarifiée en conséquence. Cela signifie que la mesure suivante ne sera prise que s'il s'avère que l'objectif (aucun investissement dans le développement des matières premières fossiles) ne devait pas être atteint avec le précédent. La fiscalité intervient en dernier. Le temps est venu d'abandonner les investissements dans les combustibles fossiles et les infrastructures, comme le montrent les développements dans ce domaine dans le monde entier. Avec une politique qui s'appuie sur des instruments applicables qui s'appuient les uns sur les autres, on peut faire plus qu'en demandant simplement une interdiction du Conseil fédéral. Toutefois, l'objectif clair demeure : dès 2030, les entreprises suisses ne financeront plus de projets pétroliers et gaziers.

- 4. Obliger la Banque nationale.** La Banque nationale a déclaré publiquement son soutien à l'Accord de Paris sur le climat et contribue à sa mise en œuvre. Elle évalue ses propres investissements en fonction des risques climatiques et étend ses lignes directrices en matière d'investissement de façon à exclure les investissements qui causent systématiquement de graves dommages climatiques.

A-19; Jeunesse socialiste suisse: suppression et précision

*Die Nationalbank verpflichtet. Die Nationalbank bekennt sich öffentlich zum Pariser Klimaabkommen und leistet ihren Beitrag dazu. Sie evaluiert ihre eigenen Investitionen gegenüber Klimarisiken und erweitert ihre Anlagerichtlinien, um **sämtliche Investitionen in Firmen** auszuschliessen, ~~die systematisch gravierende Klimaschäden verursachen die im Öl-, Gas oder Kohlesektor tätig sind.~~*

Proposition du Comité directeur: acceptation modifiée

Elle évalue ses propres investissements en fonction des risques climatiques et étend ses lignes directrices en matière d'investissement de façon à exclure tout investissement pour le développement de gisements de pétrole, de gaz ou de charbon.

Motif : il se peut que la Banque nationale n'investisse pas seulement dans des entreprises, de sorte que la formulation devrait rester plus ouverte. De plus, les termes « actives dans les secteurs du pétrole, du gaz ou du charbon » sont trop vagues. En Suisse, par exemple, il existe des services industriels ou des communes qui entretiennent au moins les réseaux de gaz les plus proches ou qui financent des systèmes de cogénération (couplages chaleur-force) fonctionnant au gaz.

5. Taxe sur les gains en capital issus d'activités nuisibles au climat. Une taxe sur le rendement (d'investissement) des produits financiers nuisibles au climat est introduite sur la place financière suisse. Comme pour la taxe sur les billets d'avion, ses recettes sont utilisées pour le financement international de la lutte contre le changement climatique. Cela rendrait enfin visibles les coûts du réchauffement climatique sur les marchés financiers. Par ailleurs, les flux de capitaux pourraient être investis dans des alternatives d'investissement plus respectueuses du climat.

6. Engagement international de la Suisse contre les investissements néfastes pour le climat. Dans le cadre de la coopération internationale, la Suisse ne doit plus accorder aucune garantie contre les risques à l'exportation ni de fonds pour des projets qui encouragent l'extraction de combustibles fossiles et l'émission de gaz à effet de serre. Elle doit s'engager en faveur d'une politique d'investissements respectueuse du climat dans le cadre de son adhésion à l'OCDE, à l'ONU, à la Banque mondiale et à d'autres institutions internationales.

5. LA POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE, PILIER DE LA POLITIQUE CLIMATIQUE

Le PS préconise un approvisionnement énergétique entièrement renouvelable. Par l'intermédiaire d'une initiative populaire fédérale (initiative cleantech), le PS a déjà apporté une contribution importante à ce projet en 2011. La politique du PS est également soutenue par la population, qui a approuvé la Stratégie énergétique 2050 à une large majorité et donné ainsi un signal clair en faveur de la transition énergétique. **Le PS est fier d'avoir contribué de façon significative à ce succès historique !**

Pour que la Suisse devienne presque neutre sur le plan climatique d'ici à 2050, conformément à l'Accord de Paris, la transformation du système énergétique doit toutefois être accélérée. Le PS demande que l'on accroisse l'efficacité énergétique. La **rénovation des bâtiments devrait être accélérée** en augmentant le taux d'assainissement. Contrairement à la proposition du Conseil fédéral, le « Programme Bâtiments » ne doit pas être limité dans le temps. La taxe d'incitation sur les carburants doit encore être augmentée si les objectifs climatiques ne sont pas atteints. Il s'agit en outre de soutenir les efforts déployés par les cantons pour renforcer les règles du droit fédéral en matière de constructions.

A-20: PS Femmes: ajout

La taxe d'incitation sur les combustibles doit encore être augmentée si les objectifs climatiques ne sont pas atteints. Il s'agit en outre de soutenir les efforts déployés par les cantons pour renforcer les règles du droit fédéral en matière de constructions. Le PS reste attentif au fait que la taxe reste sociale.

Développement : Le système de la taxe fonctionne bien, mais l'augmentation des entreprises exemptées pourraient déséquilibrer le système (diminution du montant en retour à la population). Nous devons rester attentifs que la taxe sur le CO₂ ne soit pas payée que par des personnes qui n'ont que ce choix et qui ne peuvent pas réellement agir sur leurs émissions de CO₂. Il n'est pas acceptable que des locataires doivent payer le montant de la taxe si les propriétaires ne veulent pas entreprendre des travaux rénovation ou des changements d'installation de chauffage. Dans bien des cas, un propriétaire n'habitant pas son immeuble, n'a aucun scrupule de ne pas tout mettre en œuvre pour une installation non émettrice de CO₂ ou en isolant ces façades.

Proposition du Comité directeur : acceptation

Il faut que notre pays se dote d'une **politique contraignante en faveur du développement des énergies renouvelables, en particulier de l'énergie solaire**. Les objectifs intermédiaires actuels relatifs au développement des énergies renouvelables et à la réduction des émissions de CO₂ doivent être renforcés et s'insérer dans une stratégie contraignante de décarbonisation d'ici à 2050.

A-21: PS Femmes: suppression

*Il faut que notre pays se dote d'une **politique contraignante en faveur du développement des énergies renouvelables, en particulier de l'énergie solaire**. Les objectifs intermédiaires actuels relatifs au développement des énergies renouvelables et à la réduction des émissions de CO₂ doivent être renforcés et s'insérer dans une stratégie contraignante de décarbonisation d'ici à 2050.*

Développement : C'est le mix énergétique qui doit être privilégié. Aucune énergie n'est totalement propre et nous devons faire les choix en fonction des lieux et des conditions de production.

Proposition du Comité directeur: rejet

Motif : avec la formulation suggérant que les énergies renouvelables doivent être développées *globalement*, le mix énergétique exigé dans la requête a été pris en compte. Étant donné que l'énergie solaire a de loin le plus grand potentiel, jouit d'un haut degré d'acceptation et que la liste d'attente pour les systèmes photovol-

taïques est aussi longue, il est justifié et raisonnable de souligner le rôle particulier de cette technologie.

C'est le seul moyen de s'assurer que l'abandon progressif du nucléaire et la décarbonisation nationale ne déboucheront pas sur l'importation d'électricité « sale ».

Bien entendu, les autres dimensions de la politique climatique ne doivent pas être négligées.

- **Le financement climatique pour le Sud doit être renforcé** : le produit de la taxe sur les billets d'avion est destiné à financer les projets internationaux de protection du climat auxquels la Suisse s'est engagée à participer en signant l'Accord de Paris. Ces recettes doivent être générées à titre additionnel (« en plus ») et non aux dépens de la coopération au développement pratiquée jusqu'à présent. Si nécessaire, la Constitution doit également être adaptée dans ce sens.
- **La recherche et l'innovation doivent être développées** : la recherche scientifique doit être plus fortement axée sur les innovations favorables à la transition énergétique et se voir mieux dotée. Non seulement les entreprises bien établies, mais aussi les jeunes entreprises de ce secteur doivent recevoir des capitaux. Le fonds technologique à succès de l'ancienne loi sur le CO₂ doit être renforcé et les entreprises doivent avoir accès plus facilement au capital-risque pour entrer sur le marché.
- **L'agriculture devrait émettre moins de gaz à effet de serre et devenir plus respectueuse du climat**. Cela doit se faire dans le cadre de la nouvelle politique agricole. Le principal risque est que les processus se déroulant en amont provoquent des émissions cachées à l'étranger, par exemple dans la production d'engrais et d'aliments pour animaux. Cela créerait l'illusion que l'on respecte le climat au lieu d'avoir un impact réel.
- L'achat de certificats de réduction de CO₂ provenant de l'étranger ne peut se faire qu'en complément des objectifs nationaux. Cet instrument est destiné à soutenir les projets de transfert de technologie.

6. CONCLUSION

A-22: Jeunesse socialiste suisse: reformuler la conclusion

*Die Dekarbonisierung ist zugleich eine weltweite Notwendigkeit und eine Chance für die Schweiz. Sie gehört konsequent vorangetrieben. Für die Schweiz sind gute Rahmenbedingungen, welche eine rasche Energiewende befördern, eine grosse Chance **und eine unabdingbare Notwendigkeit**. Denn sie verfügt über gute Infrastrukturen sowie viel Kompetenz, Innovation und Forschung für die Energiewende. Gelingt es ihr, die fossile Energieversorgung zu ersetzen, kann sie rund 10 Milliarden Franken, welche sie jedes Jahr für den Import von Erdöl und Erdgas ans Aus-*

land verliert, in der Schweizer Wirtschaft halten. Und sie wird unabhängiger von zum Teil instabilen und undemokratischen Ländern, welche fossile Energieträger an die Schweiz liefern. **Neben allfälligen wirtschaftlichen Vorteilen ist ein Umdenken in der Umweltpolitik jedoch auch zwingend notwendig – da der Klimawandel der Menschheit sonst ihre Lebensgrundlage nimmt. Auch im Sinne einer globalen Gerechtigkeit ist es unabdingbar, dass ein reicher Industriestaat wie die Schweiz mit einer viel höheren Umweltbelastung als Länder der dritten Welt, seinen Beitrag für ein global verträgliches Klima leistet.**

Neben der globalen Perspektive schafft ein ökologischer Umbau auch reale Wertschöpfung in der Schweiz. Im letzten Jahrzehnt wurden auch dank dem aktuellen CO2-Gesetz und der Förderung der erneuerbaren Energien rund 40'000 neue Stellen in den Bereichen erneuerbare Energien und Energieeffizienz geschaffen. Die Bruttowertschöpfung wurde damit um gegen 6 Mrd. Franken gesteigert. Die SP ist überzeugt, dass Cleantech eine Schlüsselbranche der Weltwirtschaft darstellt.

~~*Die Schweiz wird viel gewinnen, wenn sie die Energiewende führend vorantreibt. Die Schweiz soll sich deshalb ambitionöse Ziele setzen und klare Vorgaben machen, die sie an die Spitze bringen. Diese Vorgaben sind frühzeitig zu beschliessen, damit die Akteure der Wirtschaft genügend Zeit haben sich auszurichten. Die Kostenentwicklung ist zu beobachten und wo nötig durch soziale Massnahmen zu flankieren.*~~

Schliesslich ist die Eindämmung der Klimaerwärmung die Voraussetzung für den Wohlstand. Gelingt sie nicht, wird die Entwicklung der ärmeren Länder verunmöglicht. Zudem wird es immer wahrscheinlicher, dass das aktuelle Wohlstandsniveau der entwickelten Länder nicht zu halten sein wird. Wir wollen aber diesen Teufelskreis des kriegerischen Runns auf den letzten Öltropfen vermeiden und im Gegensatz dazu eine nachhaltige Entwicklung aufgleisen, welche die Ressourcen des Planeten nicht überstrapaziert. Nur unter diesen Voraussetzungen ist eine sichere, gerechte und dauerhafte Entwicklung der Menschheit möglich.

Motif: *Es geht bei der Bewältigung des Klimawandels weder um den wirtschaftlichen Erfolg der Schweiz noch um tolle Innovationsprojekte – es geht schlicht um die Grundlage der Menschheit und um globale Gerechtigkeit.*

Proposition du Comité directeur: acceptation modifiée

Pour la Suisse, un cadre législatif favorisant une transition énergétique rapide constituera une grande chance. Elle peut en effet s'appuyer sur de bonnes infrastructures et dispose de beaucoup de savoir-faire ainsi que de pôles d'innovation et de recherche favorisant la transition énergétique. Si elle parvient à remplacer l'approvisionnement en énergie fossile, elle pourra conserver dans l'économie suisse les quelque 10 milliards de francs qu'elle consacre actuellement chaque année à l'importation de pétrole brut et de gaz naturel depuis l'étranger. Et elle dépendra moins des pays – dont certains sont instables et antidémocratiques – qui approvisionnent la Suisse en combustibles fossiles. **Toutefois, outre les avantages économiques possibles, il est absolument essentiel de repenser la politique environnementale, faute de quoi le changement climatique privera**

l'humanité de ses moyens d'existence. Dans l'intérêt de la justice mondiale, il est également essentiel pour un pays industrialisé riche comme la Suisse, dont l'impact environnemental est beaucoup plus important que celui des pays du tiers monde, d'apporter sa contribution à un climat durable à l'échelle mondiale.

Outre la perspective mondiale, la restructuration écologique crée également une véritable valeur ajoutée en Suisse. Au cours de la dernière décennie, quelque 40 000 nouveaux emplois ont été créés dans les domaines des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique, entre autres grâce à l'actuelle loi sur le CO₂ et à la promotion des énergies renouvelables. La valeur ajoutée brute (création de valeur brute) a ainsi augmenté de près de 6 milliards de francs. Le PS est convaincu que les technologies propres sont une industrie clé de l'économie mondiale.

La Suisse a beaucoup à gagner si elle est à l'avant-garde de la transition énergétique. C'est pourquoi la Suisse doit se fixer des objectifs ambitieux et avoir des projets clairement définis qui l'amèneront dans le peloton de tête. Cette ligne doit être arrêtée rapidement, afin que les acteurs de l'économie aient suffisamment de temps pour s'orienter. L'évolution des coûts doit être surveillée et, le cas échéant, accompagnée de mesures sociales.

En fin de compte, la lutte contre le réchauffement climatique est la condition *sine qua non* de la prospérité. Si elle n'est pas couronnée de succès, le développement des pays pauvres deviendra impossible. Dans ce cas, il est de plus en plus probable que le niveau actuel de prospérité dans les pays développés ne pourra pas non plus être maintenu. Mais ce n'est pas une fatalité : nous voulons éviter ce cercle vicieux de la ruée guerrière sur les dernières gouttes de pétrole et, au contraire, mettre sur les rails un projet global de développement durable qui n'épuise pas les ressources de la planète. Ce n'est que dans ces conditions qu'un développement sûr, juste et durable de l'humanité est possible.

Motif : il convient de souligner les chances que se voit offrir la Suisse en termes d'économie, car elles sont bien réelles et permettent dans une large mesure de faire avancer rapidement la transition énergétique. Avec sa communication sur l'initiative cleantech, le PS a toujours mis l'accent sur les chances que nous offre la transition énergétique dans le domaine de l'économie publique.

La décarbonisation est à la fois une nécessité mondiale et une chance pour la Suisse. Elle doit être mise en œuvre de manière cohérente.

Pour la Suisse, un cadre législatif favorisant une transition énergétique rapide constituera une grande chance. Elle peut en effet s'appuyer sur de bonnes infrastructures et dispose de beaucoup de savoir-faire ainsi que de pôles d'innovation et de recherche favorisant la transition énergétique. Si elle parvient à remplacer l'approvisionnement en énergie fossile, elle pourra conserver dans l'économie suisse les quelque 10 milliards de francs qu'elle consacre actuellement chaque année à l'importation de pétrole brut et de gaz naturel de-

puis l'étranger. Et elle dépendra moins des pays – dont certains sont instables et antidémocratiques – qui approvisionnent la Suisse en combustibles fossiles.

La mutation (restructuration) écologique crée de la valeur ajoutée en Suisse. Au cours de la dernière décennie, quelque 40 000 nouveaux emplois ont été créés dans les domaines des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique, entre autres grâce à l'actuelle loi sur le CO₂ et à la promotion des énergies renouvelables. La valeur ajoutée brute (création de valeur brute) a ainsi augmenté de près de 6 milliards de francs.

Le PS est convaincu que les technologies propres sont une industrie clé de l'économie mondiale. La Suisse a beaucoup à gagner si elle est à l'avant-garde de la transition énergétique. C'est pourquoi la Suisse doit se fixer des objectifs ambitieux et avoir des projets clairement définis, qui l'amèneront dans le peloton de tête. Cette ligne doit être arrêtée rapidement, afin que les acteurs de l'économie aient suffisamment de temps pour s'orienter. L'évolution des coûts doit être surveillée et, le cas échéant, accompagnée de mesures sociales.

En fin de compte, la lutte contre le réchauffement climatique est la condition *sine qua non* de la prospérité. Si elle n'est pas couronnée de succès, le développement des pays pauvres deviendra impossible. Dans ce cas, il est de plus en plus probable que le niveau actuel de prospérité dans les pays développés ne pourra pas non plus être maintenu. Mais ce n'est pas une fatalité : nous voulons éviter ce cercle vicieux de la ruée guerrière sur les dernières gouttes de pétrole et, au contraire, mettre sur les rails un projet global de développement durable qui n'épuise pas les ressources de la planète. Ce n'est que dans ces conditions qu'un développement sûr, juste et durable de l'humanité est possible.