

LOI SUR LE CO₂ – La nouvelle loi s'appuie sur les principes de l'ancienne, parfois aux dépens de la liberté d'entreprendre. Le credo de Biofuels Suisse est donc le suivant: la neutralité technologique et des prescriptions non idéologiques sont utiles pour le climat.

Inciter plutôt qu'interdire



Le commerce durable n'est pas une stratégie de marketing, mais une affaire de cœur: le transporteur argovien Schöni Transport AG s'efforce de devenir la première entreprise de transport suisse à rouler de manière totalement neutre en CO₂ d'ici fin 2023. Schöni économise déjà beaucoup de CO₂ dans le transport routier de marchandises et a remporté l'Eco Performance Award 2020 dans la catégorie PME.

Photo: dr

En mai 2017, c'est à une nette majorité (58% des voix) que le peuple a accepté la loi sur l'énergie révisée et, ainsi, la Stratégie énergétique 2050. Il est donc tout à fait logique que le Conseil fédéral et le Parlement présentent des lois pour mettre en œuvre la Stratégie énergétique 2050. Après avoir fait l'objet d'une révision totale, la loi sur le CO₂ sera soumise à une votation le 13 juin 2021; une nouvelle occasion pour les électeurs de se prononcer sur les mesures et le coût de la démarche entreprise.

La nouvelle loi sur le CO₂ s'appuie sur les mêmes principes que la précédente. Afin de réduire les émissions de CO₂ de moitié par rapport à leur niveau de 1990 d'ici 2030, le législateur devait sensiblement durcir les règles. Ainsi, par rapport à l'ancienne loi, les importateurs de carburants devront compenser trois fois plus, et à partir de 2025 quatre fois plus, d'émissions de CO₂ provenant des transports. Et les propriétaires de logements chauffés au mazout ou au gaz naturel n'auront pas d'autre choix que

de passer à d'autres technologies dans les années à venir.

Percée des carburants alternatifs

Les importateurs de carburants ont pris l'affaire au sérieux dès le début. Ainsi, à partir de 2013, la part des carburants biogènes – biodiesel et bioéthanol à base de déchets et de résidus – a bondi. Aujourd'hui, les biocarburants à base de déchets soumis aux normes les plus strictes au monde permettent d'économiser quelque 600 000 tonnes de CO₂ par an, et ce, presque en catimini. Il

n'existe pas d'autre instrument de réduction qui ait connu le même succès, de près ou de loin. Trois facteurs ont conduit à la percée réalisée par les carburants alternatifs: l'obligation de compensation, les allègements fiscaux et le système d'incitation de la Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO₂ KliK.

Chaque litre de biocarburant produit un effet direct, sans perte de confort, indépendamment du type de véhicule et avec l'infrastructure existante. Par ailleurs, les carburants et combustibles synthétiques, aussi appelés «e-carburants» et issus d'électricité renouvelable excédentaire, seront bientôt disponibles. A cet égard, il est utile de se livrer à un tour d'horizon dans l'Union européenne. Cependant, du point de vue du secteur suisse des biocarburants, la nouvelle loi présente un grave défaut. L'une de ses répercussions sur les autres textes de loi est qu'à compter de 2024, les allègements fiscaux de cet instrument efficace de protection du climat seront supprimés, et ce, alors que les pertes de recettes fiscales liées aux combustibles fossiles et découlant de la loi sur l'imposition des huiles minérales doivent être compensées et que cela ne coûte pas un seul centime à la Confédération ou aux consommateurs. Seul le supplément pour les combustibles alternatifs a un effet sur le prix des carburants. Or, ces huit dernières années, ce supplé-

ment ne s'élevait qu'à 1,5 centime par litre.

Moteurs à combustion diabolisés

Même dans le secteur du bâtiment, le législateur prévoit des interventions qui égratignent le principe de la liberté de commerce et d'industrie. Limiter la consommation d'énergie par mètre carré revient de facto à interdire tout nouveau chauffage au mazout et au gaz. Aussi, nombre de nos membres ne peuvent s'empêcher de penser que la loi sur le CO₂ révisée va, pour des raisons idéologiques, diaboliser les moteurs à combustion ainsi que les chauffages au mazout et au gaz. C'est pourquoi notre secteur voit d'un œil critique les interdictions de technologie qui se cachent dans la nouvelle loi. Les lois doivent définir un cadre ainsi que des garde-fous. C'est ensuite à l'imagination et à l'esprit d'entreprise de la population et de l'économie qu'il revient de mettre en œuvre les règles adoptées. Le secteur des carburants a prouvé que l'obligation de compensation concernant les carburants alternatifs est extrêmement simple à appliquer dans le secteur privé. Même avec la nouvelle loi, les coûts engendrés ne dépasseront guère trois centimes par litre. Mais, pour ce faire, il est absolument nécessaire de maintenir les allègements fiscaux jusque fin 2030.

Ulrich Frei, Biofuels Suisse
www.biosprit.org