

# L'économie pétrolière a besoin d'une marge de manœuvre pour satisfaire aux objectifs de réduction du CO<sub>2</sub>

La Suisse s'apprête à atteindre ses objectifs du protocole de Kyoto, grâce entre autres aux succès des instruments mis en œuvre par l'économie: la Fondation Centime Climatique et l'Agence de l'énergie pour l'économie. À lui seul le centime climatique – prélèvement de 1,5 centime par litre d'essence et de carburant diesel – génère pour la période d'engagement 2008–2012 une réduction annuelle de quelque 2,4 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>. Il utilise les mesures de réduction à l'étranger (mécanismes de flexibilité) prévues par le protocole de Kyoto, lesquelles peuvent être portées au crédit de l'objectif national.

Pour la période allant jusqu'en 2020, le Conseil fédéral propose à présent, en ce qui concerne les mesures prises à l'étranger, l'«obligation» au lieu du «volontariat». Autrement dit, quasiment étatiser le centime climatique en obligeant maintenant les importateurs de produits pétroliers à compenser entre 25 et 35% des émissions de CO<sub>2</sub> incombant à leurs importations de carburants, et cela au moyen de réductions prouvées d'émissions à l'étranger.

Cela implique une réduction annuelle de quelque 4 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit deux tiers d'augmentation par rapport à aujourd'hui. Cela se répercutera sur le prix à la pompe par une hausse de 2 à 4 centimes par litre. À notre avis, l'objectif de réduction de 20% s'en trouverait largement dépassé. D'une façon ou d'une autre, l'obligation de compensation prévue devrait quasiment épuiser les réductions d'émissions à l'étranger, limitées à un maximum de 50% («règle de complémentarité»).

## Réunir le savoir-faire dans des associations de compensation

L'industrie pétrolière accepte en principe cette nouvelle tâche exigeante. Toutefois, pour l'exécuter simplement et à un coût avantageux – comme c'est le cas du centime climatique – la loi sur le CO<sub>2</sub> doit accorder aux entreprises une marge de manœuvre. Cela implique la possibilité de concentrer le savoir-faire nécessaire sur les marchés des certificats et de se grouper en associations de compensation. Pour cela, il faut aussi renoncer à «helvétiser» les certificats d'émission acceptés au niveau international avec des «prescriptions de la qualité».

La compensation du CO<sub>2</sub> sur les carburants rend sa taxation superflue. Il serait de toute façon politiquement plus honnête de se distancer définitivement de cette chimère. Le Conseil fédéral ne devrait pas tarder à proposer de discuter de l'augmentation de l'impôt sur les huiles minérales frappant les carburants qui s'élève aujourd'hui à environ 75 centimes par litre d'essence et de carburant diesel. L'entretien du réseau routier existant et les investissements dans de nouveaux projets de construction de routes et de chemins de fer conduisent à un potentiel d'augmenta-

tion allant jusqu'à 22 centimes par litre, selon les récentes informations du Detec. Compte tenu de cet ordre de grandeur, le moment est venu de réaliser une fois de plus, sur le plan politique, que les carburants représentent une rentrée d'impôts de premier ordre.

La nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> aura aussi des conséquences sur les raffineries suisses: Cressier (NE) et Collombey (VS). Leur contribution est essentielle à la sécurité de notre approvisionnement, dès lors qu'elles couvrent quelque 40% de notre demande de pétrole. En raison de leurs capacités modestes sur le plan international, elles se battent avec un handicap structurel face aux raffineries de l'UE. Le Conseil fédéral veut les soumettre à un système de commerce de certificats – avec d'autres installations de production énergivores –, lequel devra être rattaché au mécanisme d'échange de quotas d'émissions de l'UE (EU-ETS) dans un second temps. On risque donc de voir Bruxelles influencer sur les conditions économiques des deux raffineries. À cela s'ajoute la quasi-inexistence en Europe de soutien dans l'économie à l'EU-ETS. On lui reproche d'être trop compliqué, trop opaque, trop incompréhensible et trop cher. Pour toutes ces raisons, la politique suisse devrait se demander si les grandes sources d'émission de CO<sub>2</sub> ne devraient pas rester dans le système actuel de conventions d'objectifs et d'engagements. Le nombre d'entreprises énergivores en Suisse est chiffrable et n'a en aucun cas besoin d'une régulation bureaucratique excessive.

## Les critiques sont largement ignorées

Un dernier mot sur les bases scientifiques: on n'a pas besoin d'être «climat-sceptique» pour constater que de nombreuses voix scientifiques respectables critiquent le Giec et ses prévisions fondées sur un modèle: on n'en trouvent guère ou pas d'écho dans notre pays. Deuxièmement, il apparaît que les milieux politiques et scientifiques font presque toujours état des pires scénarios. Troisièmement, on s'étonne d'entendre la science promettre que l'humanité pourrait «stabiliser» le climat mondial au niveau actuel de son propre fait. Moins de pensée unique profiterait à la discussion scientifique sur le climat. ■



**Rolf Hartl**  
Directeur de l'Union  
pétrolière, Zurich