

Le potentiel de compensation de la Suisse est trop limité

À l'heure actuelle, les importateurs de carburant doivent compenser 5 % des émissions de CO₂ en Suisse. Un doublement de cette taxe, comme le prévoit la nouvelle loi, est certes envisageable, à condition toutefois que des mesures d'incitation ad hoc soient mises en œuvre. *Roman Schibli*

En vertu de la législation actuelle, les importateurs de carburant ont l'obligation de compenser une partie des émissions anthropiques de CO₂ en Suisse. Ils doivent donc économiser quelque 6,5 millions de tonnes de CO₂ entre 2013 et 2020, ce qui correspond à 5 % des émissions générées par les carburants en Suisse. Créée par les importateurs de carburant, la Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO₂ («Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation», KliK) est chargée de remplir cette obligation pour le compte des sociétés pétrolières affiliées.

L'obligation de compensation vise à compléter les instruments existants en matière de politique climatique et à renforcer leur efficacité en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Sa force réside dans sa capacité

à identifier les sources d'émission importantes, afin de prendre rapidement les mesures qui permettront de les réduire à un coût avantageux. Pour remplir son mandat, la Fondation KliK a lancé plusieurs initiatives, comme la réduction des émissions en oxyde d'azote¹ durant l'incinération de boues d'épuration ou l'encouragement des réseaux de chaleur et des chauffages mobiles à pellets².

Le projet de loi réduit le potentiel de compensation indigène

Quelque 5 % des émissions de CO₂ résultant de l'utilisation de carburants sont actuellement compensées en Suisse. Cette

proportion pourrait doubler si l'on utilisait des biocarburants³. En revanche, les possibilités de compensation supplémentaires sont pratiquement inexistantes. Le projet de nouvelle loi sur le CO₂ devrait donc viser l'exploitation pleine et entière du potentiel de compensation indigène, soit 10 %. Ce n'est malheureusement pas le cas. Certes, le projet mis en consultation souhaite doubler l'obligation de compensation en Suisse (pour atteindre 10 % au minimum) et introduire une obligation de compensation

³ Selon les normes applicables aux carburants, il est possible d'incorporer 5 % de bioéthanol dans l'essence et 7 % dans le diesel. En 2015, la part des biocarburants s'élevait à environ 1 %.

¹ Le pouvoir réchauffant de l'oxyde d'azote est environ 300 fois supérieur à celui du CO₂.
² Une liste des programmes et projets de la Fondation KliK est disponible à l'adresse kliik.ch

L'exonération de l'impôt sur les huiles minérales pour les biocarburants devrait être supprimée. Pour la fondation KliK, avec une telle mesure il ne sera guère possible d'atteindre les objectifs de réduction en Suisse.



KEYSTONE

à l'étranger de 40 à 60%. Il contient, toutefois, des propositions qui limitent fortement le potentiel de compensation en Suisse.

La question la plus épineuse concerne la suppression prévue de l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales pour les biocarburants, laquelle menace gravement la viabilité économique de ces combustibles. Une telle mesure réduirait de moitié le potentiel actuel de compensation sur le territoire national sans pour autant créer de nouvelles possibilités d'économies⁴.

Créer des incitations au lieu de les bloquer

Pour exploiter pleinement le potentiel de compensation en Suisse, il convient de s'assurer que l'utilisation de biocarburants peut être considérée comme une activité de compensation. Il est important en effet de ne pas étouffer ce marché. Supprimer l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales, comme le suggère le Conseil fédéral, c'est prendre le risque de le voir s'effondrer complètement. Ce n'est, en tout cas, pas l'augmentation des paiements compensatoires qui neutralisera les effets engendrés par la fin de l'exemption fiscale.

Par ailleurs, le renforcement des interfaces avec d'autres instruments de la loi sur le CO₂ doit être garanti. À l'heure ac-

tuelle, les entreprises qui se sont engagées à réduire leurs émissions de CO₂ peuvent surpasser leur objectif d'émission et revendre les prestations supplémentaires à la Fondation KliK. Au lieu de supprimer cette interface comme le prévoit le projet en consultation, il serait plus judicieux d'offrir à toutes les entreprises la possibilité de s'engager à réduire leurs émissions de CO₂ et de leur accorder un soutien en cas de dépassement de leurs objectifs. En outre, le fait de lier les prescriptions en matière de véhicules au mécanisme de compensation inciterait les importateurs à obtenir des résultats supérieurs aux normes légales.

Dans le secteur du bâtiment, les cantons et la Fondation KliK sont actuellement en concurrence au niveau des incitations. Une harmonisation des modalités d'encouragement favoriserait une coopération efficace entre les cantons et la fondation.

Renforcer l'efficacité par des compensations à l'étranger

L'objectif visant à compenser 10% des émissions de CO₂ dues au trafic en Suisse par les mesures susmentionnées est certes ambitieux, mais réalisable. Les modifications proposées visent une meilleure intégration de l'obligation de compensation dans les autres instruments de la loi sur le CO₂. Elles prévoient également de nouvelles réformes opérationnelles destinées à simplifier le traitement des activités de compensation. Relever à plus de 10% le taux de compensation des émissions en

Suisse ne contribuerait en rien à la protection du climat. Une telle hausse n'engendrerait aucune réduction supplémentaire des émissions de gaz à effet de serre. Seule la caisse générale de la Confédération profiterait d'éventuelles pénalisations.

En revanche, l'extension de l'obligation de compensation à l'étranger renforcerait la contribution des importateurs de carburant à la protection du climat. À l'étranger, les coûts d'évitement visant à réduire les gaz à effet de serre sont au moins dix fois inférieurs à ceux de la Suisse, alors que le potentiel de réduction des émissions nocives pour le climat est très nettement supérieur.

Les sanctions frappant les compensations à l'étranger non réalisées devraient néanmoins être adaptées à des coûts d'évitement moindres. Sinon, les vendeurs de certificats concernant la réduction d'émissions à l'étranger pourraient faire des profits exorbitants au cas où l'offre de réductions des émissions se réduirait fortement en raison de la réglementation.



Roman Schibli

Directeur adjoint, Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO₂ (KliK), Zurich

⁴ Il pourrait être judicieux d'encourager à l'avenir le développement des puits de carbone existant dans les sols et dans les forêts par le biais du mécanisme de compensation. Le potentiel exploitable de ce secteur reste toutefois mal connu.