

Document de position de l'alliance « Logistique sans énergie fossile »

Accélérer la réduction des émissions de CO₂ et le changement technologique dans la logistique, au lieu d'avoir recours à l'obligation de mélange de biocarburant

Les entreprises suisses spécialisées dans la logistique et le transport, ainsi que les détaillants et les producteurs de carburant non fossile, cherchent par tous les moyens à réduire encore davantage leurs émissions de CO₂ en Suisse. Pour y parvenir, ils sont constamment en quête de technologies plus efficaces, procèdent à d'importants investissements, prennent de grands risques et établissent des partenariats à financement privé avec la recherche.

Un tel comportement du secteur logistique ne vient pas de lui-même. Il est plutôt favorisé par diverses incitations légales et réglementaires : les règles en matière de compensation de la loi sur le CO₂, les allègements fiscaux pour les carburants biogènes de la loi sur les huiles minérales, ou encore la taxation différentielle de la loi sur la redevance du trafic des poids lourds (RPLP). Dans ce cadre, il ne s'agit pas de subventions, mais toujours d'une aide indirecte aux investissements qui incite les entreprises et distributeurs suisses à aller encore plus loin que ce que la loi exige.

Ce système incitatif se voit aujourd'hui menacé. D'une part, ce soutien favorable au développement technologique de motorisations sans énergie fossile par une exonération partielle dans le cadre de la RPLP n'est pas prévu dans la nouvelle loi sur le CO₂. Au lieu de cela, une exonération totale unilatérale des camions électriques et à hydrogène est de nouveau prévue, sans qu'il n'y ait besoin de prouver que l'électricité ou l'hydrogène utilisés proviennent de sources neutres en CO₂.

D'autre part, le Conseil fédéral envisage pour sa proposition de révision de la loi sur le CO₂ l'obligation de mélange de biocarburant, au lieu de prolonger les allègements fiscaux pour les carburants biogènes au-delà de 2024 comme le prévoit l'initiative parlementaire du conseiller national Pierre-André Page ([21.466](#)). Vous en oubliez ainsi que les allègements fiscaux contribuent à des réductions de CO₂ à hauteur de 0,6 million de tonnes par an comme cela a été prouvé. Vous craignez néanmoins que la poursuite de la réduction de l'impôt sur les huiles minérales

- soit une « subvention » distribuée à profusion (ce qui est faux, car les allègements fiscaux eux-mêmes sont neutres sur le plan du budget et des coûts, et encouragent essentiellement le développement technologique de motorisations sans énergie fossile) ;
- ait déjà coûté très cher (de fait, cela représente 3,7 centimes/l du fait de la non-compensation des pertes de recettes fiscales entre 2013 à 2023, alors que la décision de prolonger les allègements fiscaux d'un an jusqu'à la fin de l'année 2024 augmente l'impôt sur les huiles minérales de 0,2 centime /l) ;
- soit un puits sans fond (ce qui doit être relativisé, l'impôt sur les huiles minérales n'augmenterait que de 3,1 centimes en cas de prolongement des allègements fiscaux jusqu'en 2030, alors que le coût de l'obligation de mélange de biocarburant représente au moins 5 centimes /l).

Comparaison concrète des coûts de l'obligation de mélange de biocarburant / des allègements fiscaux

L'obligation de mélange de biocarburant comporte l'avantage indéniable qu'elle entraînerait immédiatement une réduction des émissions de CO₂ à hauteur d'une fois et demie (0,9 million de tonnes au lieu de 0,6 million pour les allègements fiscaux). En revanche, il sera quasiment impossible de poursuivre ces réductions ! En effet, après l'introduction d'un mélange fixe de carburants et la suppression simultanée des avantages pour les carburants intégralement non fossiles, le secteur des transports ne cherchera plus à faire davantage que le strict nécessaire pour réduire ses émissions de CO₂. L'objectif de l'Accord de Paris resterait alors hors de portée. La raison se trouve dans le coût élevé des carburants issus de sources exclusivement renouvelables lorsqu'ils ne sont pas exonérés des impôts. (Cf. calculs détaillés dans l'encadré).

Calculs concrets

Coût dans le cas des allègements fiscaux : si les allègements fiscaux des carburants non fossiles étaient supprimés à l'avenir, les producteurs et importateurs de carburants biogènes et de synthèse exigeraient à ce jour environ 2,60 CHF /litre. En pâtiraient tous les investisseurs et exploitants de flottes de camions qui, de manière exemplaire, fonctionnent partiellement voire totalement sans énergies fossiles, avec du biodiesel produit à partir d'huiles alimentaires usagées, du biogaz à base de biomasse ou de purin, ou encore des carburants synthétiques non fossiles. Aujourd'hui, grâce aux allègements fiscaux et à la contribution de la fondation KliK, ils payent pour leurs carburants renouvelables un prix net d'environ 1,50 CHF /litre. Ces mesures augmentent le prix de tous les carburants de 1,8 centimes /l au total.

Coût dans le cas de l'obligation de mélange de biocarburant : actuellement, un litre d'essence / de diesel coûte presque l'équivalent de 1,45 CHF /l dans le commerce de gros. En comparaison, le prix des carburants biogènes produits à partir de déchets s'élève aujourd'hui à 1,82 CHF /l s'il n'est pas taxé. En cas de majoration par l'impôt sur les huiles minérales, cette différence est comprise entre 1,14 et 1,17 CHF /l. Si l'on tient compte du soutien de la fondation KliK, le supplément à investir pour les carburants renouvelables neutres en CO₂ est réduit à 82 centimes /l au total.

Pour la société, l'obligation de mélange de biocarburant représenterait dans ce cas un coût supplémentaire d'au moins 5 centimes /l dans les stations-service, contre 1,8 centimes /l dans le cas des allègements fiscaux, tel que le montre notre expérience des huit dernières années.

Indications fausses dans le rapport explicatif sur la révision de la loi sur le CO₂

Avec la loi sur le CO₂ soumise à révisions, les importateurs de carburants seront directement obligés de diminuer leurs émissions de CO₂ liées au transport en utilisant des carburants renouvelables. Le Conseil fédéral devrait être en capacité de fixer cette part entre 5 et 10 pour cent.

Dans le cadre de cette l'obligation de mélange, il doit aussi être possible d'importer un mélange de carburants fossiles et renouvelables. Le rapport explicatif affirmait que ces mélanges devraient être de 20 à 30 pour cent moins cher (!) que s'ils étaient produits en Suisse.

Cette affirmation est fausse. Les carburants renouvelables composés de déchets et de résidus sont également très demandés dans l'UE et le reste du monde. Les prix ne s'écartent pas de ceux en Suisse : le prix des mélanges reste donc le même, qu'ils soient produits en Suisse ou dans l'UE.

Évaluation

De manière prévisible, les importateurs de carburant et l'administration des douanes peuvent tout à fait s'accommoder de l'obligation de mélange de biocarburant. Globalement, une moyenne de 6 % de carburant renouvelable serait ajoutée pour un coût raisonnable, et cela leur demanderait bien moins de travail. En outre, l'abandon des allègements fiscaux au profit d'une obligation de mélange de biocarburant permettrait un équilibrage de masse avec le modèle européen.

Cependant, la suppression des allègements fiscaux sapera la mutation technologique fondamentale du secteur de la logistique et du transport ! Ceux qui utilisent actuellement du biogaz ou du biodiesel devront bientôt de nouveau se rabattre sur le diesel fossile en raison des coûts supplémentaires.

Il est donc clair que l'obligation de mélange de biocarburant aurait pour effet de freiner fortement la réduction des émissions de CO₂ ainsi que le changement technologique. Elle équivaldrait par ailleurs à une sanction pour tous ceux qui, dans le secteur logistique, ont volontairement adapté leur flotte pour plus de neutralité sur le plan climatique. Cela ne peut correspondre à l'objectif de la politique climatique de la Suisse, qui dépend du soutien et du financement du secteur en faveur du changement technologique ! Nous avons besoin d'une politique incitative qui soit à la fois économique pour tous et efficace pour l'environnement.

La vision de notre alliance réside dans un secteur logistique sans énergie fossile pour la Suisse. Notre but ne peut tout simplement pas se limiter à un simple complément non fossile de 6 pour cent !

L'alliance « Logistique sans énergie fossile » :

