

Auflage	3'117 Ex.	Autoinside (f)
Reichweite	9'351 Leser	3427 Utzenstorf
Erscheint	11 x jähr	
Fläche	128'800 mm <sup>2</sup>	
Wert	10'900 CHF	



# « Ceux qui paient doivent pouvoir donner leur avis »

**Roland Bilang** est le directeur d'**Avenergy** Suisse. L'association représente les intérêts des importateurs de combustibles et de carburants liquides. Dans l'entretien qu'il a accordé à AUTOINSIDE, **Roland Bilang** évoque l'objectif « zéro émission nette », explique pourquoi un éventuel référendum a des chances d'aboutir et quel rôle pourraient jouer les carburants renouvelables et synthétiques dans l'objectif de la neutralité carbone en Suisse, si la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> ne leur met pas des bâtons dans les roues. **Sandro Compagno**

**Monsieur Bilang, pourquoi la loi sur le CO<sub>2</sub> va-t-elle, selon vous, dans la mauvaise direction ?**

**Roland Bilang, directeur d'Avenergy Suisse :** Les mesures de protection du climat prises par la Suisse fonctionnent déjà très bien. Il est inutile de durcir la législation par de nouvelles directives, interdictions ou subventions. Il suffit de mettre en place des mécanismes de contrôle qui nous empêchent de nous éloigner des objectifs de réduction déjà fixés. Le Parlement a surchargé cette loi sans que cela n'apporte d'avantages pour le climat. Je pense, par exemple, au fait de se focaliser sur la réduction du CO<sub>2</sub> en Suisse : cela n'est ni efficace ni judicieux. Les milliards du fonds pour le climat ne serviront pas au climat, mais ils donneront naissance à une économie de la subvention. Pire encore : la loi met en danger la croissance des biocarburants, qui ont fait une belle entrée sur le marché ces dernières années.

**Honnêtement, la Suisse consomme chaque année six milliards de litres de combustibles fossiles. Et ce, sans compter le trafic aérien. Pensez-vous qu'il soit réellement possible d'atteindre l'objectif « zéro émission nette » de CO<sub>2</sub> d'ici 2050 ?**

Il sera impossible de l'atteindre si l'on mise exclusivement sur les automobiles à batterie pour les brèves distances. Dans certains secteurs, les sources d'énergie liquides sont irremplaçables, par exemple dans le transport des marchandises longue distance ou dans le trafic aérien. Les technologies dont nous disposons aujourd'hui nous montrent la manière dont les carburants pour l'aviation pourront également être « défossilisés » dans les décennies à venir : je pense au Power-to-Gas et au Power-to-Liquid. Mais nous devons utiliser nos ressources résolument dans ce but, et non pour démonter hâtivement des systèmes d'approvisionnement en énergie qui fonctionnent bien.

**Le fait est que les émissions de CO<sub>2</sub> par voiture baissent ; cependant, ce succès est mis à mal par l'augmentation du trafic. N'est-il pas juste d'inciter les Suisses à modifier leur comportement au moyen de taxes incitatives ?**

L'augmentation du trafic n'est qu'en partie due à nos besoins individuels en mobilité. Elle résulte avant tout de la croissance de la population et de la bonne situation conjoncturelle dont nous avons bénéficié jusqu'à présent. La crise du coronavirus nous montre deux choses à cet égard : premièrement, l'activité économique et la mobilité sont di-

rectement corrélées ; deuxièmement, les gens préfèrent renoncer aux transports publics qu'au trafic individuel.

**Vous avez mentionné les biocarburants. Aujourd'hui, en Suisse, l'essence, le diesel et le GNC contiennent environ 4 à 5 % de biocarburants. Quel rôle pourraient jouer les carburants renouvelables et synthétiques dans l'objectif de la neutralité carbone en Suisse ?**

L'an dernier, les biocarburants ont permis d'économiser près de 600 000 tonnes de CO<sub>2</sub> dans le trafic routier. La croissance exponentielle que la part des biocarburants a connue depuis 2013 pourrait se poursuivre, à la fois sur le plan technique et sur celui de l'approvisionnement. En théorie, rien n'empêcherait que, dans quelques années, les pompes à essence distribuent 100 % de carburants biogènes et synthétiques et que le trafic routier n'émette plus du tout de CO<sub>2</sub>. J'utilise le conditionnel, car avec la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>, nous sommes bel et bien en train d'anéantir cette perspective.

**Au forum FTPM, en septembre, vous avez révélé que vous ne vous seriez pas opposé à la proposition initiale du Conseil fédéral, mais que le Parlement avait mis trop de choses dans la nouvelle loi. Que changeriez-vous dans le texte qui vient d'être adopté ?**

Le Parlement a notamment ajouté au projet du Conseil fédéral le fonds pour le climat et la taxe sur les billets d'avion. Et il a tellement surchargé l'obligation de compensation des importateurs de carburants, qui existe déjà, qu'il sera désormais presque impossible de la respecter. Cela entraînera des amendes, qui seront répercutées sur les consommateurs à la pompe et qui ne bénéficieront aucunement au climat. Mais le point essentiel est que les cercles concernés n'ont jamais pu s'exprimer sur ces éléments et sur d'autres nouveautés de la loi, car aucune consultation n'a eu lieu. Ne serait-ce que pour cela, le peuple doit avoir le dernier mot.

**À votre avis, le référendum a-t-il des chances d'aboutir ?**

Absolument. Il est important que les gens qui doivent passer à la caisse à cause de la loi sur le CO<sub>2</sub> puissent donner leur avis à ce sujet.

02. Dezember 2020

Seite 64

Auflage	3'117 Ex.	Autoinside (f)
Reichweite	9'351 Leser	3427 Utzenstorf
Erscheint	11 x jahr	
Fläche	128'800 mm <sup>2</sup>	
Wert	10'900 CHF	

***Si le peuple venait en effet à désavouer la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> dans les urnes, qu'est-ce qui vous donne la certitude que le Parlement ne la chargerait pas encore plus en la remaniant? Car, en fin de compte, cette loi est également contestée par les cercles verts de gauche, qui trouvent qu'elle ne va pas assez loin.***

Si les Suisses disaient non à cette loi, cela permettrait à notre branche de poursuivre sur la voie de la réduction progressive du CO<sub>2</sub> sur laquelle elle s'est engagée. Cette voie est raisonnable du point de vue économique parce qu'elle garantit les structures d'approvisionnement existantes et, partant, la sécurite d'approvisionnement pour ce qui est de la principale source d'énergie. Pour les particuliers aussi, cette voie est nettement moins chère et plus familière que la culture de l'interdiction, des amendes et des subventions que la nouvelle loi engendrerait.

***À quel point la collaboration avec différentes associations économiques, dont l'UPSA, est-elle importante pour faire échec à cette loi?***

La collaboration est très importante. Les associations qui se sont réunies au sein du comité économique contre la loi sur le CO<sub>2</sub> se distinguent par le fait qu'elles sont proches de la pratique et sont chaque jour en contact avec leurs membres et leurs clients. Je parle ici des vendeurs de mazout, des garagistes, des commerçants automobiles, des propriétaires de stations-service, des ramoneurs, etc. On peut affirmer qu'ensemble, nous comprenons très bien les besoins d'une grande partie de la population.

***Que fait Avenergy Suisse pour que le référendum aboutisse?***

Nous entretenons nous aussi des liens directs avec la clientèle de nos membres, c'est-à-dire les propriétaires d'immeubles possédant un chauffage au mazout et les automobilistes. Nous espérons ainsi pouvoir apporter une contribution essentielle au référendum. <

Plus d'informations sur:  
[rester-raisonnable.ch](http://rester-raisonnable.ch) 

Suite en page 66



Roland Bilang est  
directeur d'Avenergy  
Suisse depuis avril  
2013. Source: Avenergy  
Suisse



Auflage	3'117 Ex.	Autoinside (f)
Reichweite	9'351 Leser	3427 Utzenstorf
Erscheint	11 x jähr	
Fläche	128'800 mm <sup>2</sup>	
Wert	10'900 CHF	



« On mise de plus en plus sur l'électricité, ce qui entraînera très probablement une pénurie dramatique en Europe. La Suisse est déjà dans le peloton de tête en ce qui concerne la protection du climat. Depuis les années 90, elle n'a cessé de réduire ses émissions de CO<sub>2</sub> malgré une population en forte hausse. »

**Marcello Zandonà,**  
Directeur de Ramoneur Suisse



« Je voudrais une loi sans interdit technologique, sans bureaucratie excessive et sans nouvelles taxes, qui tendrait au contraire vers des mesures raisonnables et une grande marge de manœuvre pour des innovations intelligentes. »

**Ueli Bamert**  
Dirigeant de **Swissoil**



« Pour l'économie suisse en général, le principal problème posé par cette loi est constitué par la détermination d'un objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> en Suisse même.

Pour une très grande partie des PME, le problème très concret posé par cette loi est son coût, alors que nous entrons dans la récession liée au COVID-19. »

**Patrick Eperon,**  
Délégué communication et campagnes politiques  
Responsable politique mobilité, Centre Patronal



« Rien que pour une famille moyenne, le surcoût s'élève au minimum à 1000 francs par an. Et lorsque le marché de l'électricité sera libéralisé, le prix sera déterminé par l'offre et la demande. Que se passera-t-il lorsque la demande augmentera régulièrement, du fait de la progression de la mobilité électrique ou des pompes à chaleur, par exemple, et que l'offre ne pourra pas suivre? »

**Paul Grässli,**  
Président central de Ramoneur Suisse