



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE  
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

T +41 26 305 10 40  
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat  
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

## **PAR COURRIEL**

Département fédéral de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC  
3003 Berne

*Courriel* : [ynl-klima@bafu.admin.ch](mailto:ynl-klima@bafu.admin.ch)

*Fribourg, le 7 octobre 2024*

2024-929

### **Dispositions d'exécution de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2024 – Procédure de consultation**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons au courrier du 26 juin 2024 sur l'objet cité en titre, lequel a retenu toute notre attention. Nous avons l'honneur de vous transmettre notre détermination y relative.

Après analyse des documents transmis, et plus particulièrement pour ce qui concerne **l'Ordonnance sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>**, nous vous informons que le Conseil d'Etat se rallie à la prise de position du 11 septembre 2024 de la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK).

En complément à ladite prise de position, le Conseil d'Etat entend apporter les éléments suivants :

#### **Art. 3 : Valeurs indicatives dans les différents secteurs**

Selon la let. b, les émissions dans le secteur des transports en 2030 doivent représenter au maximum 75 % des émissions en 1990. La réduction des émissions de 8 % obtenue jusqu'à présent dans le secteur des transports est très faible par rapport aux autres secteurs. De même, le potentiel de réduction pour les années à venir n'est pas suffisamment exploité avec la valeur indicative. La valeur indicative pour le secteur des transports doit donc être adaptée de 75 % à 65 %. Il est par exemple possible d'atteindre cet objectif en augmentant la part des véhicules électriques. Pour atteindre la réduction de 35 % d'ici 2030, les véhicules purement électriques devraient représenter environ 22 % du parc total. Cela permettrait également d'atteindre l'objectif général de l'art. 2a, à savoir une part de 75 % au moins dans le pays.

De plus, Comme indiqué dans le rapport explicatif, les objectifs climatiques de l'agriculture font partie intégrante de la politique agricole (p. 14 du rapport). Les réductions d'émissions dans l'agriculture sont très difficiles à réaliser en raison de la complexité des processus biologiques et des modèles de consommation. Alors que l'ensemble de l'agriculture a réduit ses émissions d'environ 13 % depuis 1990, la consommation d'énergie fossile de l'agriculture a diminué de près de 40 %. C'est donc à juste titre que la loi générale sur la protection du climat ne fixe pas d'objectifs pour l'agriculture. Le Parlement a sciemment renoncé à un objectif sectoriel spécifique pour l'agriculture, tant dans la loi sur la protection du climat que dans la loi sur le CO<sub>2</sub>. Il nous semble donc pas correct d'introduire une telle réglementation au niveau de l'ordonnance.

En conséquence, le Conseil d'Etat propose d'adapter l'art. 3, let. a et let. b comme suit : "*b. secteur des transports : 65 % au maximum ;*", et de compléter la disposition par un art.3 al.2 nouveau : «<sup>2</sup> *Les valeurs pour le secteur de l'agriculture demeurent réservées* ».

### **Art. 14a : Indication des émissions dans les offres de vol**

En fournissant des informations sur l'impact climatique des services de transport, l'art. 14a apporte une contribution importante à la prise de décision responsable des utilisateurs. Toutefois, certaines précisions sont nécessaires pour garantir la transparence et la comparabilité.

Pour que les offres de vol soient claires et homogènes, il faut toujours indiquer les émissions de CO<sub>2</sub> ainsi que les autres émissions ayant un impact sur le climat. Il convient en outre de préciser que les émissions doivent être indiquées pour le vol aller et le vol retour, ou au moins de le garantir dans le rapport explicatif.

Pour les clients, la quantité d'éq.-CO<sub>2</sub> est un ordre de grandeur difficile à cerner. Afin de faire prendre conscience de l'impact et du coût de la compensation des émissions générées par le vol, le coût de la compensation du vol doit également être inclus dans la publicité et les voyageurs doivent recevoir une offre de compensation des émissions générées par le vol. Cette offre de compensation doit être conforme à l'art. 2 bis. Les normes internationales les plus élevées doivent être exigées pour chiffrer cette offre.

Une autre possibilité pour sensibiliser les voyageurs est d'indiquer combien les émissions liées au climat du vol représentent par rapport aux émissions annuelles d'éq.-CO<sub>2</sub> par personne en Suisse.

Partant de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose ce qui suit :

- > l'art. 14a, al. 1 doit être complété comme suit : "*.... S'il s'agit d'un vol aller-retour, les émissions doivent être indiquées pour l'ensemble du trajet*".
- > l'art. 14a, al. 4 doit être adapté comme suit : "*Les autres émissions ayant un impact sur le climat et leurs effets, qui sont causées par l'exploitation d'aéronefs dans la troposphère supérieure et la stratosphère inférieure, doivent être prises en compte lorsqu'un calculateur d'émissions est utilisé*".
- > l'art. 14a, al. 5 doit être supprimé et remplacé par : "*Les offres de vol doivent inclure une offre de compensation de toutes les émissions ayant une incidence sur le climat, qui réponde à des normes internationales définies par l'OFEV. L'offre de compensation doit comporter un prix*".
- > Selon la proposition susmentionnée, l'art. 14a al.5 doit être complété par l'alinéa suivant : "*Les sommes perçues dans le cadre des offres de compensation sont investies en Suisse pour au moins xx %*".
- > L'art. 14a, al. 6 doit être adapté comme suit : "*L'OFEV publie une liste des calculateurs d'émissions qui satisfont aux exigences visées aux al. 3 et 4 et des systèmes d'étiquetage environnemental qui satisfont aux exigences visées aux al. 3 et 4*".
- > L'art. 14a doit être complété par l'alinéa suivant : "*Les émissions ayant une incidence sur le climat doivent être mises en relation avec les émissions annuelles de gaz à effet de serre par habitant*".

## **Art. 26 : Réduction par des éco-innovations**

Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> d'une flotte de voitures neuves peuvent être réduites grâce à des éco-innovations. Toutefois, il n'existe pas de définition claire de ce que recouvrent exactement les éco-innovations. Il faut renoncer à des allègements de ce type afin d'atteindre un objectif plus ambitieux dans le secteur des transports.

Le Conseil d'Etat propose donc la suppression de l'art. 26.

## **Art. 92a : Champ d'application à raison du lieu (mélange de carburants d'aviation à faible taux d'émission et renouvelables)**

L'obligation de mélanger des carburants d'aviation pauvres en émissions et renouvelables doit être introduite non seulement dans les aéroports nationaux de Zürich et de Genève, mais aussi dans les aéroports régionaux. Même si la majeure partie des émissions provient du trafic de ligne des aéroports nationaux (ZRH et GVA), le champ d'application doit également être étendu aux aéroports régionaux suisses, où une grande partie des mouvements aériens est du trafic non commercial (par exemple le trafic d'affaires privé et interne à l'entreprise) et pour lequel un report des coûts n'entraîne pas d'effet négatif sur l'économie nationale.

En conséquence, le Conseil d'Etat propose que l'art. 92a soit complété comme suit : "L'obligation prévue à l'art. 28f de la loi sur le CO<sub>2</sub> de mettre à disposition et de mélanger des carburants d'aviation synthétiques à faibles émissions, renouvelables et renouvelables s'applique aux aéroports nationaux de Zürich et de Genève *et à tous les aéroports régionaux*".

## **Art. 127a : Mesures dignes d'être encouragées visant à éviter les dommages**

Selon l'art. 127a, les aides financières se limitent à la planification, au développement et à la mise en œuvre des mesures, alors que l'évaluation et la communication des mesures mériteraient une plus grande attention afin de diffuser les bonnes pratiques. Nous partons par ailleurs du principe que, comme décrit dans le rapport explicatif (p. 52), outre les mesures visant à éviter les dommages, celles visant à augmenter la capacité d'adaptation de la société, de l'économie et de l'environnement méritent d'être soutenues.

Partant de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose de compléter l'art. 127a, al. 1 comme suit : "Des aides financières sont allouées pour la planification, le développement, la mise en œuvre, *l'évaluation et la communication* de mesures qui contribuent de manière significative ...".

Finalement, s'agissant spécifiquement de l'**Ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC)**, le Conseil d'Etat se détermine comme suit.

A l'avenir, conformément à l'art. 35d de la loi révisée sur la protection de l'environnement, les combustibles et carburants renouvelables ne pourront être mis sur le marché que s'ils remplissent certaines exigences écologiques. Ces exigences sont concrétisées dans la nouvelle OMCC. Les exigences écologiques sont notamment remplies lorsque les combustibles ou carburants renouvelables ou à faibles émissions produisent, sur l'ensemble du cycle de vie, au moins 40 % d'émissions de gaz à effet de serre en moins que les combustibles ou carburants fossiles conventionnels (art. 3, al. 1, let. a). Cette performance de réduction n'est pas suffisante. Elle ne correspond pas non plus aux réglementations de l'UE, qui prescrivent une réduction d'au moins 70 %. L'OMCC et la législation sur l'imposition des huiles minérales doivent être adaptées à cet égard aux réglementations de l'UE.

De plus, la manière dont les combustibles et carburants concernés sont pris en compte dans les instruments de politique climatique, par exemple l'obligation de mélange pour les carburants d'aviation, n'est pas claire. A cet égard, il est essentiel que seules les réductions de gaz à effet de serre par rapport aux combustibles et carburants fossiles puissent être prises en compte. Ainsi, en cas d'utilisation de carburants d'aviation à faibles émissions, 70 % de ces derniers pourraient être pris en compte dans le pourcentage de mélange, en fonction de la capacité de réduction du carburant.

Par conséquent, le Conseil d'Etat propose les adaptations suivantes :

- > art. 3, al. 1, let. a, remplacer 40 % par 70 % ;
- > art. 19c, let. a de l'ordonnance sur l'imposition des huiles minérales, il conviendra également de remplacer 40 % par 70 %.

En vous remerciant de nous avoir consultés et de bien vouloir prendre en compte notre détermination, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de notre considération distinguée.

**Au nom du Conseil d'Etat :**

Jean-Pierre Siggen, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

*L'original de ce document est établi en version électronique*

**Copie**

—  
à la Direction de l'économie, de l'emploi et de la formation professionnelle ;  
à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement ;  
à la Direction de la sécurité, de la justice et du sport ;  
à la Chancellerie d'Etat.