

La Suisse, dernière de classe du CO₂

Environnement

Une étude compare les taxes énergétiques européennes.

CLAUDE ANSERMOZ

La Suisse ne respecte pas les objectifs du Protocole de Kyoto en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Afin d'y remédier, le Conseil fédéral décidera aujourd'hui s'il choisit la taxe sur le CO₂, le centime climatique ou une variante combinée.

En Suisse, on n'a pas de pétrole, mais on a des idées. L'idée d'imposer les émissions nocives du pétrole, par contre, on ne l'a pas encore expérimentée. Et pourtant, c'est un Saint-Gallois qui a inventé, en 1983, la taxation de la consommation d'énergie pour la redistribuer aux citoyens. Ce concept de protection de l'environnement du professeur Hans-Christoph Binswanger est testé en Allemagne depuis 1999 et porte un nom: la Réforme fiscale écologique (RFE).

Le modèle allemand

L'introduction d'une taxe nationale sur le CO₂, qui sera discutée aujourd'hui au Conseil fédéral, suit ce même principe. «Et contrairement à ce qu'affirme economieuisse, si les sept

Sages devaient opter pour cette variante afin de respecter le Protocole de Kyoto, notre pays serait très loin d'être seul», précise Adrian Stiefel, responsable climat et énergie au sein du WWF Suisse.

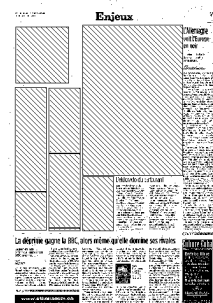
L'organisation au Panda et Greenpeace présentaient hier à Berne l'étude qu'ils avaient commandée comparant la Suisse avec différents pays européens en matière de taxation énergétique. Premier constat fait par le mandataire Green Budget Germany, plus de la moitié des pays de l'Europe des Quinze ont introduit des taxes incitatives sur le CO₂, ou sur l'énergie. Selon cette ONG allemande, cinq d'entre eux ont même augmenté leur taux d'imposition en la matière en 2005. Au Danemark par exemple, où un tel système a été mis en place dès 1992, le nombre de véhicules par habitant est en constante diminution (350 pour 1000 habitants en 2003) alors qu'il augmente régulièrement en Suisse (502 pour 1000 habitants en 2003 et +417 000 unités entre 2000 et 2004). Pour être en conformité avec le Protocole de Kyoto, la Grande-Bretagne devait réduire ces émissions nocives de 12,5% d'ici à 2010. Grâce à sa taxe sur l'essence pour combattre le changement climatique introduit en 1993 (Fuel duty escalator), elle a déjà dépassé cet objectif de 2,4%. Idem pour la Suède (-7,7%). La Finlande, les

«la Suisse serait loin d'être la seule à introduire une taxe sur le CO₂»

ADRIAN STIEFEL

Pays-Bas sont d'autres précurseurs. Même la Slovaquie est en avance sur la Suisse, sixième plus gros émetteur de CO₂ de la planète.

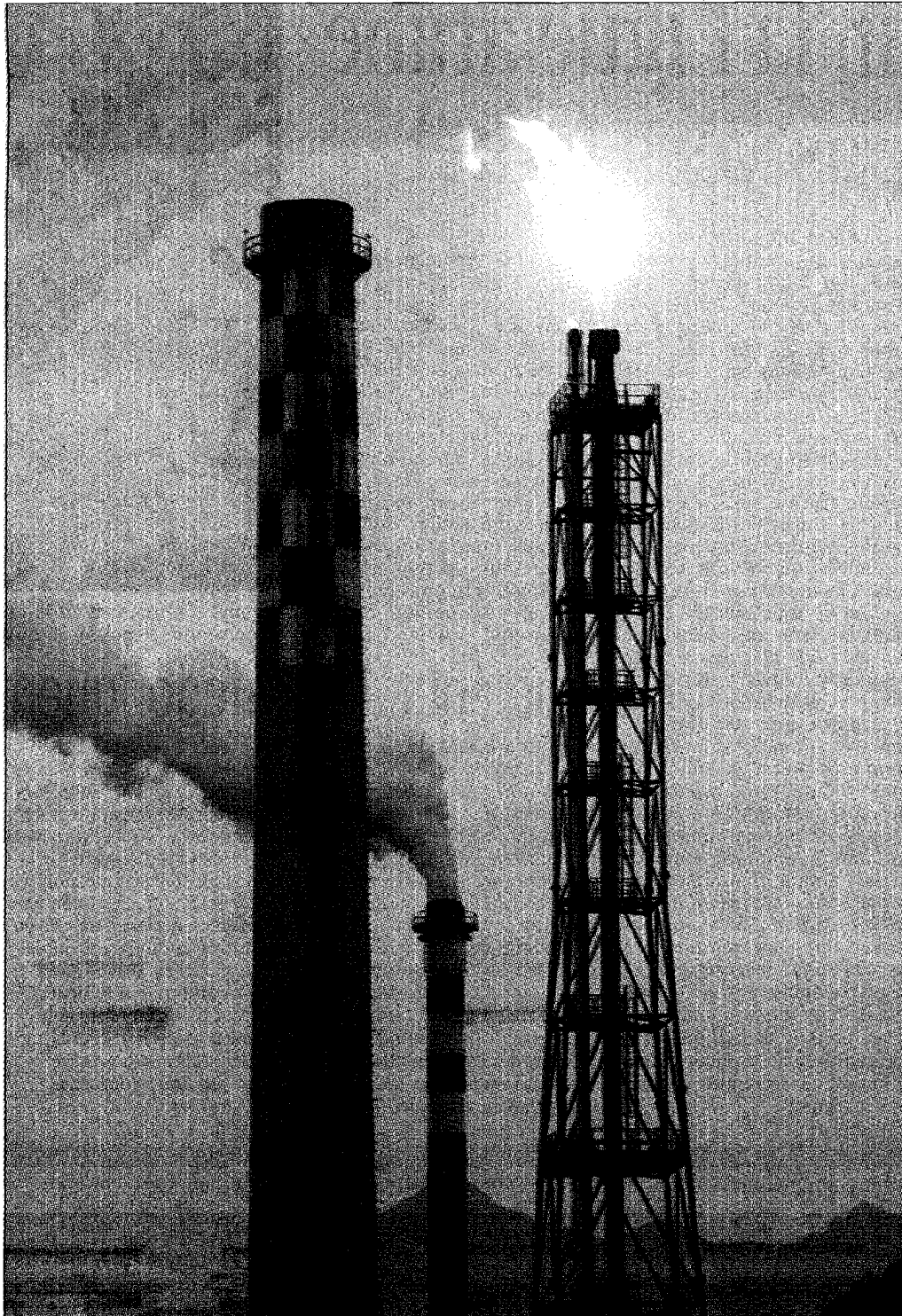
Mais l'étude met particulièrement en exergue le cas allemand et ses cinq ans de RFE. Là-bas, entre 2000 et 2003, la consommation de carburant a reculé de 9,2%, le débit d'essence de 14,7% et celui du diesel de 2,7%, alors que le PIB réel a poursuivi sa croissance. Les émissions de gaz à effet de serre ont été réduites d'un cinquième alors que les nôtres continuent d'augmenter (pour les carburants, +8,8% d'ici à 2010 par rapport à 1990). L'achat de voitures a fai-





ble consommation a explosé, tout comme l'utilisation des transports publics, pourtant en constante baisse avant 1999.

Les recettes de la RFE, tout comme le seraient celles de la taxe sur le CO₂, sont notamment utilisées pour alléger les assurances sociales des citoyens (-12 milliards d'euros, soit -1,7%). Ces baisses de charges, tout comme le boom du développement de nouvelles technologies peu gourmandes en énergie, ont déjà créé 120 000 emplois et pourraient en générer 250 000 autres. De plus, le coût administratif de perception de cet impôt extrêmement simple est peu onéreux, près de quarante fois moins élevé que, par exemple, celui pour l'impôt sur les sociétés.



En Suisse, le prix des carburants figure parmi les moins chers d'Europe. Même si la taxe sur le CO₂ était acceptée, notre pays serait encore très loin de certains tarifs pratiqués ailleurs. (FLORIAN CELLA)