Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 41 (2004)
Heft: 1605

Artikel: Environnement : rêvons à la taxe sur le CO
Autor: Tille, Albert / Danesi, Marco
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1019185

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Rêvons à la taxe sur le CO_2

La flambée des prix du pétrole est bonne pour l'environnement. Elle peut freiner les émissions de gaz à effet de serre. Mais elle ne remet pas en cause l'introduction, en temps opportun, de la taxe CO_2 si la Suisse veut respecter les engagements pris à Kyoto.

Le litre d'essence dépasse 1 franc 50 à la colonne. Nous atteignons bientôt la hausse de 30 centimes, soit le montant évoqué pour la perception d'une taxe capable de limiter les émanations de gaz à effet de serre. La facture est désagréable pour les automobilistes mais elle n'affecte pas, pour l'heure, la reprise économique et la stabilité des prix. Ce qui se passe sur le marché dément les propos de l'Union pétrolière et autres adversaires de l'application de la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO_2 qui prédisaient de gros dégâts économiques par l'introduction d'une taxe aussi violente. Mais rien n'exclut de nouvelles flambées. L'augmentation programmée de la consommation des Chinois, des Indiens et autres pays émergents, le bourbier irakien et les attaques terroristes en Arabie Saoudite peuvent nous réserver des lendemains difficiles.

Une crise analogue à celle provoquée, il y a trente ans, par les chocs pétroliers entraînerait certes une baisse de consommation des agents fossiles et permettrait, sans l'introduction d'une taxe, d'obtenir les objectifs de réduction des émissions de CO_2 fixés dans la loi. Mais personne ne peut souhaiter la répétition de la grave récession des années septante.

Rigueur et échappatoires

Nous n'en sommes pas là et la loi sur le CO_2 adoptée en octobre 1999 par les Chambres fédérales doit être appliquée. Ses objectifs sont rigoureux. D'ici 2010 les émissions de CO_2 doivent être réduites de 10 % par rapport à 1990. La cible semble atteignable pour les combustibles. Mais on est loin du compte pour les émanations provoquées par les voitures qui ont progressé de 6,6 %.

Cet échec autorise le Conseil fédéral à introduire dès 2004 une taxe visant à freiner l'utilisation des agents fossiles. Les conditions sont donc remplies pour une taxe sur l'essence. Mais les échappatoires sont nombreuses. La décision doit être approuvée par le Parlement. On tiendra compte des mesures adoptées par les autres pays et de la capacité concurrentielle de l'économie. Et surtout, «lors du calcul des émissions en Suisse, le Conseil fédéral pourrait tenir compte de manière appropriée des réductions d'émissions opérées à l'étranger et financées par la Confédération ou par des entreprises». La Suisse achèterait en quelque sorte le droit de polluer en finançant un effort de limitation ailleurs que chez elle. Les lobbies pétroliers et automobiles, les milieux économiques et leurs relais au parlement s'engouffrent dans ces brèches. Ils proposent la perception d'un petit centime par litre d'essence pour favoriser la dépollution du Tiers-Monde.

Une vraie réforme

Ainsi interprétée, la loi perd l'entier de son contenu véritablement réformateur. Car à l'inverse du défunt paquet fiscal, elle représente une incontestable nouveauté. Elle entend orienter l'activité économique dans la direction souhaitée. Elle frappe les activités polluantes. Mais la taxe est restituée sous la forme d'une baisse des primes d'assurance maladie pour les particuliers, et d'une diminution de la cotisation AVS due par les employeurs. La vertu sociale d'un allégement des primes d'assurance maladie est évidente. La baisse des cotisations AVS encourage les entreprises à maintenir l'emploi. De plus, une taxe CO_2 entièrement et rapidement restituée, ne ponctionne pas le pouvoir d'achat. Elle est conjoncturellement neutre.

On peut donc rêver que le nouveau Conseil fédéral, avide de réformes, reste sourd aux lobbies conservateurs et propose une taxe qui, ajoutée à la hausse de l'essence provoquée par le marché, ait un véritable effet sur le comportement des automobilistes. On peut continuer de rêver et croire que le Parlement donnera son aval grâce au nouveau PDC qui semble dire oui à la taxe CO_2. *at*

Les cyclistes dépensent davantage

Pédaler ne pollue pas et stimule la consommation. Selon une enquête réalisée en France par la Fédération des usagers de la bicyclette sous la direction du CNRS, les cyclistes dynamisent les centres villes et assurent la prospérité des petits commerces davantage que les automobilistes. De plus, le vélo soulage les caisses publiques. Pour une ville de cent mille habitants, les coûts d'investissement et d'exploitation d'un parking pour quatre cents voitures couvrent quinze ans de politique cyclable (environ sept millions d'euros). *md*