

Environnement : rêvons à la taxe sur le CO

Autor(en): **Tille, Albert / Danesi, Marco**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **41 (2004)**

Heft 1605

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1019185>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Rêvons à la taxe sur le CO₂

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 CO₂ 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 CO₂ 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 borbier 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 CO₂ 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 CO₂ adoptée en octobre 1999 par les Chambres fédérales doit être appliquée. Ses objectifs sont rigoureux. D'ici 2010 les émissions de CO₂ 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 allègement des primes d'assurance maladie est évidente. La baisse des cotisations AVS encourage les entreprises à maintenir l'emploi. De plus, une taxe CO₂ 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 CO₂. *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*