

# Fiscalité écologique: ajouter un renchérissement au renchérissement?

Le Conseil fédéral met en consultation la seconde étape de la «Stratégie énergétique 2050», visant à introduire un système de fiscalité écologique. Les chiffres avancés annoncent un renchérissement massif des combustibles, des carburants et de l'électricité – renchérissement purement incitatif qui dans certains cas s'ajouterait à celui, nécessaire, destiné à financer des infrastructures. Une addition difficilement «vendable» dans le climat actuel.

### Poser un principe sans garantie quant à sa mise en œuvre

Remplacer un régime de subventions («encouragement») par un système de fiscalité écologique («incitation»), voilà ce que propose aujourd'hui le Conseil fédéral dans un projet mis en consultation jusqu'au mois de juin. Ce nouveau dossier s'inscrit dans le cadre de la «Stratégie énergétique 2050», dont il devrait constituer la seconde étape à partir de 2021 – alors que la première étape est actuellement en cours d'examen par les Chambres fédérales.

Concrètement, cette seconde étape prévoit d'inscrire dans la Constitution un nouvel article 131a qui fixerait les bases de la fiscalité écologique et l'utilisation de ses recettes. La fiscalité écologique reposerait sur deux taxes, l'une dite «climatique» sur les combustibles (en remplacement de la taxe CO<sub>2</sub> actuelle) et sur les carburants (qui ne sont pas soumis aujourd'hui), l'autre sur l'électricité. Ces taxes inciteraient à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à maîtriser la consommation d'énergie. On réunit donc ainsi, d'une part, la question des engagements internationaux de la Suisse en matière de politique climatique et, d'autre part, celle de l'approvisionnement électrique après l'abandon des centrales nucléaires.


Une fois le principe inscrit dans la Constitution, la mise en œuvre de ces taxes serait définie par le Parlement, par voie législative. Le document

mis en consultation par le Conseil fédéral se contente pour le moment d'exposer quatre «exemples de mise en œuvre». Cela permet de laisser (presque) toutes les portes ouvertes... et de minimiser ainsi les inquiétudes. La présentation de plusieurs scénarios permet par exemple de laisser ouverte la question de savoir si la taxe climatique s'appliquerait ou non aux carburants.

### Un renchérissement massif de l'énergie

Les «exemples» élaborés par le Conseil fédéral avancent tout de même quelques chiffres. La taxe sur l'électricité pourrait ainsi atteindre 2,3 centimes par kilowattheure au moment de son introduction en 2021 et 4,5 centimes dès 2030. La taxe sur les combustibles varierait selon les scénarios entre 25 et 89 centimes par litre de mazout. Celle sur les carburants, si elle est introduite, passerait en dix ans de 1,3 à 13 centimes par litre d'essence (hypothèse basse) ou de 2,6 à 26 centimes (hypothèse haute).

Le Conseil fédéral affirme que, après une période transitoire, ces taxes seront redistribuées et ne constitueront donc pas, à terme, une charge supplémentaire pour l'ensemble de la population et de l'économie. Il n'en reste pas moins que les chiffres évoqués ci-dessus sont annonciateurs d'un renchérissement massif de l'énergie – y compris pour une énergie «propre» comme l'électricité.



Il serait aberrant qu'un des plus petits pays industriels du monde se précipite avant tous les autres et sacrifie sa prospérité en obligeant ses habitants et ses entreprises à payer leur énergie beaucoup plus cher qu'à l'étranger.

On nous explique que des allègements seront envisagés pour les entreprises qui feraient face à des «charges déraisonnables». De tels allègements ne feraient que complexifier le système et le rendre moins équitable, en particulier si seules en bénéficient les (grandes) entreprises «à forte intensité énergétique», tandis que la plupart des PME n'y auraient pas droit.

### **Entre financement et incitation, il faudra choisir**

Pour apprécier correctement l'ampleur du renchérissement annoncé, il faut garder à l'esprit que ces taxes purement écologiques s'ajouteraient à celles destinées à financer le développement des infrastructures. On pense en particulier au domaine routier, où une taxe climatique sur les carburants s'ajouterait à l'augmentation d'ores et déjà discutée pour alimenter le futur fonds routier. La Confédération doit jouer franc jeu et présenter une vision d'ensemble de ce que pourraient représenter le prix des énergies de demain. Sur la base de ce que l'on sait aujourd'hui, on peut déjà affirmer que ces prix atteindraient rapidement un niveau intenable.

On doit certes s'attendre, au niveau mondial, à un renchérissement progressif des ressources énergétiques. Il serait en revanche aberrant qu'un des plus petits pays industriels du monde se précipite avant tous les autres et sacrifie sa prospérité en obligeant ses habitants et ses entreprises à payer leur énergie

beaucoup plus cher qu'à l'étranger. La population commence d'ailleurs à montrer qu'elle partage cette préoccupation. On a vu le rejet écrasant de l'initiative proposant de remplacer la TVA par une taxe sur l'énergie; à Schaffhouse, les citoyens viennent de refuser une taxe de moins d'un centime par kilowattheure, destinée à promouvoir les nouvelles énergies renouvelables.

Face à cette situation, il importe de distinguer clairement entre les taxes nécessaires pour le financement de projets – taxes peu populaires mais dont l'utilité peut être expliquée – et celles uniquement fondées sur des motivations incitatives, qui affaiblissent inutilement la position helvétique et qui ne devraient désormais plus trouver grâce aux yeux des Suisses.

**(PGB)**