

economiesuisse
Case postale
8032 Zurich

Lausanne, le 10 janvier 2005

S:\COMMUN\POLITIQUE\Position\2004\POL0483.DOC
JUG/fkr

Mesures requises pour atteindre les objectifs de réduction des émissions fixés dans la loi sur le CO₂

Mesdames, Messieurs,

Votre courrier du 28 octobre 2004 concernant le dossier cité en titre nous est bien parvenu et nous vous remercions de nous consulter à ce propos.

Préambule

La Suisse a ratifié le Protocole de Kyoto l'année passée. Pour la période allant de 2008 à 2012, elle s'est engagée à émettre 8% de gaz à effet de serre de moins qu'en 1990. La loi sur le CO₂ adoptée par le Parlement constitue le cœur de la mise en œuvre de la politique climatique suisse. Cette dernière prévoit que les émissions de CO₂ en Suisse doivent être réduites dans l'ensemble de 10% par rapport à 1990 d'ici 2010. Les émissions dues aux combustibles (par exemple, le mazout, le charbon, le gaz) et aux carburants fossiles (par exemple, l'essence, le diesel) doivent être réduites respectivement de 15 et de 8%. Des mesures de politique des transports et de politique énergétique, environnementale et financière ainsi que des mesures librement consenties par les milieux économiques doivent permettre d'atteindre ces objectifs. Une taxe sur le CO₂ ne devrait être perçue que si ces dispositions ne suffisent pas ; elle constitue donc une sorte de « dernier recours ».

Il est à noter que, jusqu'ici, le Conseil fédéral a mis l'accent sur les mesures de réduction du CO₂ dans notre propre pays selon le principe « de balayer devant sa propre porte ». Cette intention est respectable mais, compte tenu de la faible part (0,2%) helvétique dans les émissions globales de CO₂, les résultats concrets de cette politique sont très limités. Des investissements dans des mesures prises à l'étranger auraient un effet de levier beaucoup plus important. Il faut rappeler une fois de plus clairement que des problèmes globaux comme la protection du climat ne peuvent pas être résolus par des stratégies nationales individuelles. L'UE a introduit le 1er janvier 2005 un système de commerce des droits d'émission. Certains pays membres de l'UE ont d'ailleurs déjà commencé à exploiter les instruments liés à ce commerce conformément au protocole de Kyoto.

Remarques générales

Dans le cadre de la consultation, il s'agit de faire un choix parmi les quatre variantes suivantes :

- taxe sur le CO₂ redistribuée à la population et aux entreprises;
- taxe sur le CO₂ partiellement utilisée pour acheter des certificats étrangers selon les mécanismes prévus par le Protocole de Kyoto;
- taxe sur le CO₂ sur les combustibles et centime climatique sur les carburants;
- centime climatique uniquement.

Globalement, les quatre variantes conduisent à des réductions similaires des émissions de CO₂, la part des réductions obtenues à l'intérieur du pays variant entre 1,5 millions de tonnes (variante 1) et 1 million de tonnes (variante 4). Il faut cependant rappeler à ce propos que la majeure partie de la baisse de la consommation de carburant à l'intérieur du pays provient du recul des achats des étrangers dans les régions frontalières.

Le rapport ne mentionne pas les coûts des différentes variantes. La réduction des émissions de CO₂ étant notablement plus avantageuse à l'étranger qu'en Suisse, les coûts des différentes variantes sont d'autant plus bas que la part des réductions obtenues à l'étranger est élevée. En d'autres termes, les variantes avec le centime climatique sont nettement moins chères que celles avec une taxe CO₂.

Bien que le Conseil fédéral ne prenne pas explicitement position en faveur d'une des quatre variantes, la préférence que les auteurs des documents mis en consultation donnent à la variante 1 (Introduction de la taxe CO₂) ne fait aucun doute ; le rapport ne contient dès lors pas une appréciation neutre et objective des différentes variantes, ce que nous regrettons.

La taxe sur le CO₂

Pour la CVCI, les trois premières variantes prévoyant la perception d'une taxe sur le CO₂ doivent être clairement rejetées. La taxe sur le CO₂, telle qu'elle est prévue, constitue un fardeau énorme pour l'ensemble de notre économie – et non seulement pour l'industrie pétrolière. Il est fort peu probable qu'une hausse de 30 centimes du prix de l'essence ait des effets déterminants et pérennes sur les émissions de CO₂. En effet, les changements de comportement attendus et annoncés comme acquis par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) sont pour nous très aléatoires et nécessitent un travail à long terme. Les récentes hausses du prix du carburant démontrent clairement que le prix n'est pas le seul critère déterminant et qu'il est nécessaire d'avoir des solutions alternatives crédibles pour qu'une taxe d'incitation soit réellement efficace sur le long terme.

Ce qui est certain, en revanche, c'est qu'une taxe CO₂ occasionnerait un renchérissement considérable des coûts de transports, et donc des prix en général. Il est peu probable que les redistributions prévues compensent entièrement ce renchérissement.

Un autre inconvénient d'une taxe sur le CO₂ est d'être discriminatoire en pénalisant davantage les habitants des régions périphériques (contraints à de plus longs trajets en voiture) et des régions plus froides (besoin de chauffage plus élevé). Les effets de distorsion de la concurrence au sein de l'économie ne sont pas mentionnés dans le rapport mis en consultation, mais existent bel et bien. La taxe CO₂ doit en effet être payée par toutes les entreprises qui doivent donc assumer un financement préalable jusqu'à une éventuelle restitution. Cette contrainte bloque des fonds importants et affecte donc la compétitivité d'une branche ou d'une entreprise, même si la

taxe est restituée de manière forfaitaire via le montant dû à l'AVS ou sur la base d'une convention fixant un objectif.

Les PME, les arts et métiers seront payeurs nets ; le rapport entre la somme des salaires AVS et la consommation d'énergie y est en effet moins favorable que dans les grandes entreprises ou dans les entreprises de services. Les entreprises ayant un important effectif de personnel seront privilégiées dans la restitution forfaitaire. D'une manière générale, les entreprises industrielles subventionneront donc les entreprises de service. Cette évolution est néfaste, notamment parce que dans le passé l'industrie productrice a réalisé des progrès d'efficacité énergétique sensiblement plus grands que le secteur des services. La taxe CO₂ sera donc perçue comme un impôt par le secteur industriel. Ainsi, l'Etat ferait de la politique structurelle à la charge du secteur industriel, ce qui n'est pas justifiable et qui aurait de plus de graves conséquences du point de vue de l'économie et de l'emploi.

Dans le domaine des habitations également, la taxe CO₂ sur les combustibles pose problème. Environ 60% des ménages suisses sont locataires. Aussi, la majeure partie de la population – les locataires précisément – ne pourra même pas réagir à la taxe d'incitation sur les combustibles, car il appartient aux propriétaires fonciers de décider d'éventuelles mesures visant à augmenter l'efficacité énergétique. De plus, les propriétaires d'immeubles à plusieurs logements ne pourront pas profiter de la ristourne du produit de la taxe qui compenserait les investissements supplémentaires. Il faut donc s'attendre à ce qu'ils transfèrent sur les loyers les coûts supplémentaires résultant de cette mesure.

Finalement, l'application du système de la taxe CO₂ exige la mise en place d'un appareil administratif important (perception, restitution forfaitaire à la population via les primes d'assurance maladie et à l'économie via l'AVS avec conclusion parallèle de conventions de prestations). Les auteurs du rapport estiment les coûts de la transaction de la taxe CO₂ à 1% du produit de 2,4 milliards de francs de cette taxe, soit à 24 millions de francs. Le système du centime climatique entraîne, lui, des coûts administratifs de l'ordre de 2 à 5 millions de francs.

Centime climatique

Le « centime climatique », proposé par l'Union Pétrolière Suisse, est, pour nous, une mesure librement consentie et non un impôt et, à ce titre, elle devrait être retenue en priorité avant toute taxe sur le CO₂ comme le prévoit l'article 3 de la loi sur le CO₂.

Le centime climatique, contrairement à une taxe sur le CO₂ conçue comme une pénalité infligée aux consommateurs importants, vise à financer des projets concrets. L'argent récolté, au lieu d'être simplement redistribué, pourrait être utilisé plus efficacement en Suisse et à l'étranger. Le concept de centime climatique repose sur l'idée de réaliser les objectifs de Kyoto à un coût minimal pour l'économie et pour les consommateurs, donc, en d'autres termes, d'obtenir une réduction maximale des émissions à effet de serre par franc engagé.

Dans les pays du tiers monde et les pays émergents, il existe un important besoin d'investissement en matière d'infrastructures énergétiques produisant moins de CO₂ et, d'une manière générale, plus respectueuse de l'environnement. Si l'on parvient à effectuer les énormes investissements nécessaires dans ces pays pour minimiser le recours aux hydrocarbures, on obtiendra une réduction des émissions des gaz à effet de serre au niveau mondial infiniment plus grande que par des mesures en Suisse où les gains d'efficacité sont, comparativement, marginaux.

Bien que la Suisse fût le premier pays à se doter d'une législation sur la réduction du CO₂, notre pays se fait de plus en plus distancer dans l'application des objectifs de Kyoto, et cela

notamment parce que notre législation et nos solutions sont dépassées par le développement européen. Pour la CVCI, les décisions que la Suisse doit prendre maintenant doivent avant tout viser à trouver des solutions rejoignant la politique UE notamment concernant l'exploitation des mécanismes flexibles.

Conclusion

Il est préférable de privilégier l'introduction du centime climatique plutôt qu'une taxe sur le CO₂. La Suisse est un petit pays dont l'efficacité énergétique est déjà très élevée. Le système de la taxe CO₂ fait courir à la Suisse un risque économique disproportionné pour un résultat limité. Pour la CVCI, les objectifs de réduction selon la loi sur le CO₂ et le protocole de Kyoto peuvent être atteints de manière plus fiable et à un coût nettement moindre avec le centime climatique. D'un point de vue économique, la conception du centime climatique est donc nettement préférable à une taxe CO₂ d'un montant de 20 à 30 centimes par litre.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Guy-Philippe Bolay
Directeur adjoint

Julien Guex
Sous-directeur