

Les biocarburants bénéficieront de mesures fiscales dès 2007

La perte serait compensée par une hausse de la taxation de l'essence, de 1 à 2 centimes en 2007 et de 6 centimes en 2010.

FRANÇOIS NUSSBAUM

Afin de réduire les émissions de CO₂, le Conseil fédéral avait mis en consultation un projet de promotion fiscale des biocarburants. Il s'agissait de détaxer les carburants issus de matières premières renouvelables (colza, tournesol, betterave) et de réduire l'impôt sur le gaz naturel et le gaz liquide, utilisés comme carburants (40 centimes par litre d'équivalent essence).

Compenser par l'essence

La perte fiscale serait intégralement compensée par une hausse de la taxation de l'essence, de 1 à 2 centimes en 2007 et de 6 centimes en 2010. Le Conseil fédéral a indiqué hier que, «pour la majorité des milieux consultés, la promotion des biocarburants est une mesure efficace pour réduire les émissions de CO₂ et la pollution atmosphérique dans le trafic routier».

Le Département fédéral des finances est donc chargé de préparer, pour le Parlement, les modifications nécessaires de la loi sur l'imposition des huiles minérales. Il faudra faire vite: les mesures fiscales qui seront soumises au Parlement doivent

entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Et la consultation a révélé des divergences nombreuses et importantes.

Craintes pour le biogaz

Pour certains, les gaz naturel et liquide, produits fossiles et non renouvelables, ne doivent pas être favorisés comme les autres biocarburants. D'autant que le biogaz pourrait être supplanté, à moins qu'on l'impose à 10% dans un mélange au gaz naturel. D'autres s'opposent à des mesures fiscales en faveur de produits qui entrent dans la composition du diesel.

Le bilan écologique global fait également problème. D'abord, il n'est pas certain que l'énergie nécessaire à la production de biocarburants n'anéantisse pas l'objectif final de réduction de CO₂. Quant à la production à grande échelle d'éthanol (à partir de betteraves ou de cannes à sucre), elle peut monopoliser les sols et détruire les forêts, comme au Brésil.

La Suisse pourrait se lancer dans de telles cultures, mais son potentiel restera faible et le coût de production élevé. Il faudra, dans cette hypothèse, des mesures de protection à la frontière. Par ailleurs, l'utilisation d'étha-

nol comme carburant oblige à modifier les moteurs des voitures. Une politique allant dans ce sens nécessiterait des mesures d'accompagnement.

D'autres critiques ressortent de la consultation. Ainsi, on allégerait la charge fiscale du gaz naturel et liquide, alors qu'on s'apprête à l'alourdir dans le cadre de la loi sur le CO₂. On notera toutefois que le champ d'application de cette loi est en train de se réduire fortement: l'essence a augmenté de 1,5 centime mais, pour les combustibles, on attendra encore.

Les «4x4» épargnés

Enfin, certains auraient préféré une imposition différenciée sur l'importation des voitures, en fonction de leur pouvoir polluant. Peine perdue: le Conseil fédéral a décidé, hier également, d'abandonner cette voie. Elle impliquerait une surcharge administrative disproportionnée, explique-t-il, pour un résultat insignifiant. Toutes les voitures resteront donc taxées à 4%. – (L'Impartial/L'Express)

