

## Les Verts examinent l'idée d'un écobonus

**CLIMAT** Une étude du bureau Infras tente de chiffrer les effets des taxes incitatives écologiques sur les ménages selon leur comportement et leur revenu. Elle repose sur des données qui sont encore aléatoires

BERNARD WUTHRICH, BERNE

🐦 @BdWuthrich

Les mesures prévues pour préserver le climat en Suisse seront-elles socialement supportables? Les taxes prévues – hausse de 10 à 12 centimes du prix des carburants, renchérissement du mazout jusqu'à près de 30 centimes par litre, sans parler du prix des billets d'avion – ne vont-elles pas vider le porte-monnaie des citoyens-contribuables?

Comme le disait un malicieux participant à une récente table ronde sur la mobilité, «les citoyens veulent bien se préoccuper de la fin du monde, mais ils s'inquiètent aussi de la fin du mois». Grands vainqueurs des élections d'octobre, les Verts se penchent sur cette question lors de leur assemblée des délégués, qui se déroule ce samedi à Frauenfeld (TG). Ils vont adopter une résolution intitulée «Pour une protection du climat sociale».

### Comportements écologiques récompensés

Selon le texte présenté par la direction du parti aux délégués, les taxes incitatives sociales (écobonus) forment l'un des piliers centraux de la politique climatique des Verts. Le parti préconise des taxes d'incitation «majoritairement redistribuées à la population» plutôt que des impôts. La taxe CO<sub>2</sub> sur les combustibles fonctionne déjà ainsi, puisque les deux tiers de ses recettes sont ristournées à la population et aux entreprises alors que le solde est utilisé pour améliorer l'enveloppe énergé-

tique des bâtiments. Le projet de révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> ne prévoit pas, pour le moment, un mécanisme semblable pour le renchérissement de 10 à 12 centimes du prix des carburants. Cette hausse est destinée à compenser les effets nocifs de leur importation. Elle sert à cofinancer des mesures de protection du climat et à encourager des motorisations respectueuses de l'environnement. Une taxe purement incitative pourrait cependant venir s'ajouter par la suite.

Pour évaluer l'impact de ces prélèvements sur le budget des ménages, les Verts s'appuient sur une étude du consultant Infras réalisée sur mandat de Swisscleantech. Celle-ci établit une distinction entre le niveau de revenu et le comportement écologique. Les familles à faible revenu ayant une consommation modérée d'énergies fossiles se verraient rembourser, selon les modèles utilisés par Infras pour les deux années de référence examinées – 2021 et 2030 –, davantage d'argent que ce qu'elles paieraient sous la forme de taxes incitatives. Infras se hasarde à évoquer une fourchette allant de 130 à 530 francs nets par année. Les familles disposant de ressources financières élevées mais adoptant un comportement écologique exemplaire se verraient ristourner des montants inférieurs, de l'ordre de 42 à 320 francs par an.

### De nombreux facteurs à déterminer

Quant aux ménages qui conti-

nuaient de rouler avec un véhicule propulsé à l'essence ou au diesel et se chaufferaient toujours avec des combustibles fossiles, le niveau des taxes serait plus élevé que celui des remboursements. Pour un ménage à faible revenu, la facture nette annuelle ne dépasserait toutefois pas 60 francs en 2021, mais elle s'élèverait à 270 à 400 francs en 2030. Pour les familles plus aisées, elle serait supérieure à 1000 francs en 2021 et oscillerait, selon les modèles, entre

### Tout dépendra de la date d'entrée en vigueur de la loi sur le CO<sub>2</sub>

840 et 2300 francs en 2030. Les valeurs prises en compte par Infras sont cependant aléatoires. Elles dépendent de nombreux facteurs qui n'ont pas encore été déterminés et qui feront encore l'objet d'intenses discussions politiques. Ainsi, elles prennent en compte une hausse du prix des carburants de 5 centimes par litre en 2021 et de 20 centimes en 2030, seule cette dernière hausse étant susceptible de convaincre les automobilistes d'opter pour une motorisation plus respectueuse de l'environnement. Tout dépendra de la date d'entrée en vigueur de la loi sur le CO<sub>2</sub>, qui fera assurément l'objet d'un référendum, et des décisions ultérieures sur l'introduction d'un écobonus pour la consommation de diesel et d'essence. ■