

LA QUESTION DU JOUR

Le Grand Conseil doit-il réviser la loi sur la taxe auto adoptée en octobre?

Votez par SMS en envoyant DUO REVI OUI ou DUO REVI NON au numéro 363 (FR. 0.30/SMS) ou sur le site www.arinfo.ch

TAXE AUTO Le nouveau mode de calcul continue d'agiter les Neuchâtelois.

Visions vertes sur l'énergie grise

LE CONTEXTE

La nouvelle taxe auto n'en finit pas de susciter des réactions. Est-elle en fait favorable à l'environnement? Nous avons proposé à Roby Tschopp et Lucien Willemmin, deux personnalités profilées se réclamant de l'écologie de dialoguer sur ce thème.

PROPOS RECUEILLIS PAR LÉO BYSAETH

Lucien Willemmin, vous êtes à l'origine de la prise en compte de l'énergie grise dans le calcul de la taxe. Pourtant, pour vous, cette nouvelle taxe n'est ni écologique, ni sociale. Pourquoi?

L. W.: Parce qu'en mettant au premier plan le critère des émissions de CO₂, elle défavorise ceux qui ont une ancienne voiture. Et les 8 fr. de moins par année d'ancienneté ne permettent pas d'absorber la hausse par rapport à la taxe initialement proposée. De plus, la nouvelle taxe lance un message incompréhensible: dans l'ancien système, basé sur le poids, une voiture de luxe comme la Mercedes Benz S500 payait près de 850 fr. de plus qu'une petite voiture. Aujourd'hui, cette différence est réduite à 490 francs!

Mais l'idée de favoriser les véhicules neufs, plus propres, c'est de l'écologie, non?

L. W.: Ce que je démontre dans mon livre «En voiture Simone!», c'est que l'énergie qu'il a fallu pour construire une voiture neuve est telle que le bénéfice de la mettre à la casse pour la remplacer par une neuve est faible, voire inexistant.

Roby Tschopp: Je ne suis que partiellement d'accord. Je sous-cris pleinement à la démarche de renoncer autant que possible au neuf. Vêtements, chaussures, vaisselle, mobilier, outils, jouets et cadeaux, combien de fabrications inutiles et superflues! Là où le dilemme se fait

QUELQUES EXEMPLES RÉELS DE VÉHICULES ROULANT DANS LE CANTON DE NEUCHÂTEL

Taxe plus élevée ou non?

MARQUE	ANNÉE	CO ₂	TAXE 2013	TAXE 2014	DIFF.
Ford S-Max 2.0 TDCi	2012	159g	Fr. 52995	Fr. 44900	-15%
Skoda Octavia C 1,6 TDI 4x4	2010	141g	Fr. 405.15	Fr. 361.00	-11%
Renault Twingo 1,2 75	2010	119g	Fr. 275.05	Fr. 273.00	-1%
Toyota Yaris 1,3	2006	136g	Fr. 300.85	Fr. 309.00	+3%
Suzuki Swift 1,2 4WD	2011	128g	Fr. 302.05	Fr. 317.00	+5%
Opel Agila B12	2010	129g	Fr. 295.15	Fr. 313.00	+6%
Audi A4 2,0 TFSI	2011	189g	Fr. 485.45	Fr. 553.00	+14%
Peugeot 206 1,4	2006	155g	Fr. 311.20	Fr. 385.00	+24%
Renault Koleos 2,5 4x4	2012	220g	Fr. 555.70	Fr. 693.00	+25%
Nissan X-Trail	2005	226g	Fr. 52795	Fr. 661.00	+25%
Citroën Berlingo 1,4	2007	175g	Fr. 338.00	Fr. 473.00	+40%

FACTURES DU SCAN - INFOGRAPHIE: FRANÇOIS ALLANOU

aigu, c'est pour les objets qui ne sont pas inertes mais qui continuent à impacter l'environnement pendant leur durée de vie. Vaut-il la peine de faire poser une isolation meilleure que la norme, malgré le poids de l'énergie grise, ou consommer davantage de chauffage des années durant?

Mais d'un point de vue écologique, cette taxe, c'est bien ou pas?

R. T.: C'est en tout cas mieux qu'avant. Tout en précisant qu'avec 8 francs de moins par année d'ancienneté, on ne respecte pas la réalité du coût carbone d'une voiture. Mais je trouve qu'avoir adopté le principe de la prise en compte de l'énergie grise est plus important que d'aboutir à des chiffres x ou y.

L. W.: La taxe ne tient pas assez compte des dégâts environnementaux provoqués par la construction de voitures neuves. Les dégâts chimiques des sols, de l'air, de l'eau dans les pays pro-

« Je propose une économie de l'entretien et de la réparation. »



LUCIEN WILLEMMIN
AUTEUR DU LIVRE
«EN VOITURE
SIMONE» QUI A
LANCÉ DANS LE
CANTON LE DÉBAT
SUR L'ÉNERGIE
GRISE

ducteurs sont énormes. Or, en favorisant le rajeunissement permanent du parc automobile chez nous, on favorise la destruction de l'environnement dans les pays où se fabriquent les voitures et dans ceux où on extrait les matières premières. De plus, on pousse à une surproduction de véhicules que les garagis-

« L'important est d'avoir obtenu la prise en compte de l'énergie grise. »



ROBY TSCHOPP
DÉPUTÉ SUPPLÉANT
DES VERTS,
INGÉNIEUR

tes commencent à avoir du mal à absorber. La focalisation sur le CO₂ comme principal critère écologique aboutit à un non-sens écologique!

Mais n'est-ce pas bon pour l'environnement de se débarrasser de vieux véhicules très polluants?

L. W.: Inciter les gens à se séparer d'un véhicule qui fonctionne encore en prétendant que c'est un geste écologique, c'est une grave faute de raisonnement!

R. T.: Jusqu'à un certain point: d'accord de faire durer le parc automobile, mais pas d'accord de conserver n'importe quel gouffre à pétrole! Sachant que les gens ont besoin d'une voiture, il faut essayer de les convaincre d'acheter un véhicule raisonnable. Si la taxe peut aider à faire comprendre quel est l'impact de l'achat d'une voiture, alors c'est un gain.

Pourquoi ne tenir compte que des émissions de CO₂ et non pas de l'impact global?

R. T.: Calculer sur la base du CO₂ émis, cela permet de travailler avec un chiffre certes partiel, mais c'est une quantité connue. Tandis que les autres paramètres, comme la pollution dans les pays de production, la destruction de l'écosystème, on ne peut pas les mettre en équations. Ensuite, d'autres

réalités plaident pour un remplacement des vieux véhicules par une nouvelle génération: il y a quelque chose de criminel à continuer de faire tourner de vieux moteurs diesel sans filtres à particules, particules qui attaquent particulièrement la santé des enfants.

L. W.: Et la santé des enfants des pays où sont fabriqués nos véhicules? Encore une fois, nous exportons notre pollution pour être, égoïstement, propres chez nous. Pour moi, l'environnement, ce n'est pas juste l'air suisse, le sol suisse, mais c'est l'air, le sol et l'eau de la planète. Ce qui compte pour l'environnement, c'est le bilan global. Or nos programmes politiques favorisent un esprit de clocher. Il est temps d'aborder une pensée nouvelle, celle d'accepter de rejeter un peu plus de CO₂ chez nous pour permettre de polluer chimiquement beaucoup moins ailleurs.

R. T.: Avec la nouvelle taxe, nous avons fait un pas en avant. Et voilà qu'on nous reproche de ne pas avoir fait déjà le cinquième pas! Le critère des émissions de CO₂ est partiel, mais c'est quand même un critère écologique.

L. W.: Je pense qu'il aurait fallu reporter cette modification, pour s'accorder une année de réflexion. Car si l'on veut avancer et donner des messages cohérents à la population, il faut prendre des mesures cohérentes. En favorisant l'achat de nouveaux véhicules, on favorise les constructeurs et les importateurs et on pénalise financièrement les garagistes. Ce que je propose c'est de favoriser ceux qui font durer leur voiture, car c'est plus écologique et en plus cela crée des emplois ici. Je propose une économie de réparation plutôt qu'une économie de fabrication qui gaspille nos ressources.

R. T.: La polémique actuelle, je l'espère, devrait favoriser l'orientation des consommateurs vers l'achat de véhicules plus modestes, moins lourds, émettant moins de CO₂ et moins gourmands en matières premières. ○

Les députés pas vraiment surpris par l'ampleur des réactions

Comment les partis neuchâtelois au Grand Conseil analysent-ils la levée de boucliers qu'a provoqué le nouveau calcul de la taxe auto? Avaient-ils imaginé, en acceptant le projet en octobre 2013, que tant de véhicules seraient frappés par une hausse? Et pourraient-ils remettre l'ouvrage sur le métier? Éléments de réponse auprès de quelques ténors du Parlement.

«Nous étions conscients qu'il y aurait des augmentations pour certaines classes de voitures, mais la répartition n'était pas connue», indique Martine Docourt Ducommun, présidente du groupe socialiste. «Le Scan - Service des automobiles - n'a pas présenté de nombreux exemples de véhicules dont le prix explosait. Au départ, nous étions sceptiques avec cette modification de loi, mais l'ancienne formule n'était plus adéquate».

Elle note cependant que la taxe reste dans la moyenne suisse, et rappelle que l'effet des 8 francs de moins par année d'âge du véhicule se verra à long terme.

Pas de surprise en tout cas du côté des Verts: «En réduisant fortement la taxe sur les camions et en souhaitant la neutralité de la taxe, il était évident qu'une majorité des automobilistes allaient y perdre», note le député Laurent Debrot. Juge-t-il le montant «énergie grise» de 8 fr. par an insuffisant? «Avec plus de temps, on aurait pu affiner les calculs», relève-t-il. «Mais il ne faut pas oublier que c'est une première: la solution neuchâteloise est très intéressante, elle va sûrement marquer une évolution significative en Suisse.»

«8fr par an, c'est insuffisant»

Président des Vert'libéraux, Raphaël Grandjean dit comprendre la forte réaction populaire: «Dans la société actuelle, la voiture est un outil de vie pour de nombreux Neuchâtelois.» Néanmoins, son parti veut inciter à «une utilisation raisonnée de la voiture, ce dont cette loi manque cruellement.» En effet, pour le député, «cette loi n'est pas suffisamment écologique et induit même quelques réflexes anti-écolo-

giques. Huit francs par année en moins, c'est un premier pas, mais c'est insuffisant.»

Du côté du PLR, le président du groupe Claude Guinand dit avoir été surpris plus par les termes utilisés dans les réactions des Neuchâtelois que par leur ampleur: «Sur plus de 100 000 propriétaires, les réactions ont été vives mais pas si nombreuses». Il relève que la prise en compte de l'énergie grise a été faite «sur pression d'un citoyen et d'un groupe politique, sans discussion préalable en commission», et que le montant de 8 fr. «était un compromis afin de ne pas priver l'Etat de recettes et de faire passer le projet.» Il ajoute aussi, à ceux qui penseraient que cette taxe fait le beurre des garages en incitant les gens à acheter une voiture neuve, qu'«à aucun moment les garagistes n'ont exercé de pression.»

«Je souhaiterais que les Neuchâtelois réagissent aussi vivement lorsqu'ils reçoivent leur facture d'impôts», lance de son côté Walter Willener, chef du groupe UDC. Qui rappelle que comme le montant glo-

bal encaissé n'augmente que très peu, «cela signifie qu'il y a aussi des baisses dont les bénéficiaires n'alertent pas les médias.» Pour lui, cette taxe est effectivement plus écologique qu'avant. Mais il précise qu'au Grand Conseil, la majorité de son groupe a refusé la nouvelle loi. Il soutient par contre le projet de la commission, qui proposait «quelques allègements» au projet du Conseil d'Etat.

A part les Vert'libéraux, qui annoncent déjà vouloir «revenir à la charge», les autres partis n'envisagent pas de remettre rapidement l'ouvrage sur le métier. «Si le montant dépassait les prévisions de recettes, nous pourrions proposer des changements», indique Walter Willener. «Il faudra quelques années d'expérience», estime Claude Guinand. «Nous demanderons probablement quelques explications concernant l'impact, mais dans l'immédiat aucune modification n'est prévue», relève Martine Docourt Ducommun. «De toute façon pas pour plaire à tout le monde», insiste Laurent Debrot. ○ FRANÇOISE KUENZI

DE DEUX À DOUZE VOITURES PERDANTES

Comment se fait-il qu'à peu près tout le monde, médias en tête, était persuadé, à l'issue de la session du Grand Conseil d'octobre 2013, que la grande majorité des automobilistes verraient leur taxe diminuer?

En fait, dans le projet présenté par le Conseil d'Etat, un tableau accompagnait le rapport. Ce tableau prenait en compte 30 modèles de voitures les plus vendues, et constatait que 28 d'entre elles avaient droit à une baisse de la taxe. Mais il s'agissait de voitures de l'année 2012 uniquement, alors que l'âge moyen du parc automobile neuchâtelois est de plus de 7 ans. Et du premier projet, sans prise en compte de l'énergie grise. Nous avons refait le calcul avec les mêmes véhicules et le nouveau calcul de la taxe. Cette fois-ci, 12 voitures sur les 30, dont des petits modèles comme Fiat Panda ou Renault Clio, voient leur taxe augmenter. ○ FRK