

La gauche et les Vert'libéraux veulent une taxe auto plus écologique

NEUCHÂTEL • Les députés de droite, opposés à une taxe incitative, seront probablement minorisés par la gauche et les Vert'libéraux, qui refuseront l'entrée en matière

CLAUDE GRIMM

La révision de la taxe automobile, qui sera débattue demain au Grand Conseil neuchâtelois, a divisé les partis en commission: à droite (PLR et UDC), on se félicite d'une baisse de son coût pour près des trois quarts des véhicules, tandis qu'à gauche (PS et PopVertsSol) on souhaite, entre autres, que les acheteurs de grosses voitures neuves soient davantage taxés.

Dans un parlement à majorité de droite, les Vert'libéraux – qui ne s'engagent pas dans les commissions – arbitreront le débat. Tout comme les Verts, ils combattront l'entrée en matière, le projet n'allant pas assez loin à leurs yeux, notamment en matière d'énergie grise – l'énergie nécessaire à la fabrication d'une voiture. Du coup, le PS, qui avait d'abord accepté d'examiner le projet, espérant ainsi faire passer les amendements de la gauche, a décidé de suivre. Si les groupes votent compact, le projet sera renvoyé au Conseil d'Etat, avec un mot d'ordre: inclure l'énergie grise dans le calcul de la taxe, et pas uniquement les émissions de CO₂.

Energie grise et équité oubliées

Le projet de l'ancien conseiller d'Etat Claude Nicati était pourtant présenté comme une «écologisation» de la taxe. Comment? En incitant les propriétaires, par une part variable de la taxe calculée en fonction de la consommation de carburant, et non plus du poids et de la cylindrée du véhicule comme c'est le cas aujourd'hui, à changer leur vieille voiture pour un modèle neuf émettant moins de CO₂.

Conséquence: les propriétaires de gros véhicules neufs, dont le nombre a beaucoup crû ces dernières années, verraient leur taxe baisser par rapport aux véhicules plus anciens.

Selon les chiffres du Conseil d'Etat, basés sur les voitures les plus vendues en 2012, le détenteur d'une Porsche Panamera GTS verrait sa taxe annuelle baisser de 1044 francs à 783 francs (-25%). Pour une Mercedes-Benz S500, la taxe passerait même de 1099 francs à 683 francs (-38%). A l'opposé, le propriétaire d'une petite cylindrée économiserait entre 2 francs par an pour une Renault Clio et 67 francs pour une Fiat 500. La compensation de ces baisses de rentrée se



Avec la révision de la loi, les propriétaires de gros véhicules neufs verraient leur taxe baisser par rapport aux petites cylindrées plus anciennes. KEYSTONE

ferait au détriment des véhicules d'occasion et des modèles plus vieux. «Non seulement cette taxe pénalise les revenus modestes, mais elle incite à changer de véhicule pour polluer moins, alors que c'est l'inver-

se qu'il faut faire», déplore Lucien Willemin, auteur d'un petit livre sur l'énergie grise des voitures: «On essaye de contenir les émissions de CO₂ avec des véhicules moins polluants, mais on ne prend pas en compte

l'énergie grise», regrette Raphaël Grandjean, président des Vert'libéraux neuchâtelois.

Renchérissement, oui mais pas trop

Le gouvernement propose par ailleurs une hausse des taxes de 2,5% pour compenser l'augmentation du coût de la vie, qui a pourtant crû de 5% depuis la dernière adaptation en 2004. Ceci pour éviter de placer la taxe neuchâteloise au-dessus de la moyenne suisse.

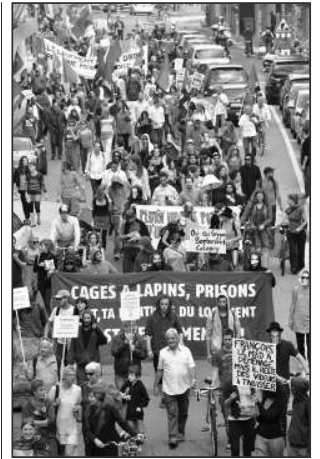
La droite, qui prônait d'abord une indexation nulle, s'est finalement ralliée à la position du Conseil d'Etat. A gauche, en revanche, on souhaite 5%. Selon l'écologiste Laurent Debrot, il faudrait même aller plus loin: «Selon l'Office fédéral de la statistique, le renchérissement depuis 1998 dans la construction des routes atteint 23,3% dans l'Espace Mittelland.»

Autre divergence apparue en commission: la droite souhaite que l'adaptation au renchérissement repasse obligatoirement devant le Grand Conseil, estimant qu'il s'agit d'une décision politique; la gauche, elle, veut donner cette compétence au Conseil d'Etat. «Si l'on doit passer devant le législatif, on risque de ne l'adapter que périodiquement et de renoncer à compenser l'entier du renchérissement, comme c'est le cas aujourd'hui», poursuit Laurent Debrot.

Routes contre transports publics

En 2012, la taxe a rapporté 46,4 millions de francs à l'Etat, dont 3% sont attribués au fonds cantonal des routes communales (le gouvernement veut passer à 4%), le reste étant utilisé par l'Etat pour son fonctionnement général. La droite – sauf les Vert'libéraux – veut qu'au moins 20% soient affectés à l'entretien des routes cantonales. Quant à la gauche, elle a dû renoncer à son idée d'utiliser une partie de la taxe pour subventionner des abonnements dans les transports publics pour les conducteurs. Les Vert'libéraux soutenant cette proposition, elle pourrait, comme d'autres biffées par la droite en commission, réapparaître dans un nouveau projet. I

Lucien Willemin, *En voiture Simone! Comprendre l'énergie grise*. Ed. G d'Encres, Le Locle, 2013.



CRISE DU LOGEMENT

Huit cents manifestants à Genève

Près de 800 manifestants, dont beaucoup de jeunes, ont défilé samedi après-midi dans les rues de Genève pour dénoncer la crise du logement (nos éditions du 25 et 27 septembre). La manifestation était organisée à l'initiative de dix associations d'habitants et de quartier ainsi que de l'ASLOCA.

Les manifestants ont traversé la ville derrière des banderoles comme: «Un toit c'est un droit - le territoire est un bien commun - crise du logement: ça suffit!» et «Droit au logement pour tous». Les organisateurs sont satisfaits de la mobilisation, à une semaine des élections cantonales.

«Nous aurions pu être plus nombreux, vu la situation catastrophique du logement à Genève», a affirmé Jean-Pierre Fioux, président de l'Association des habitants de la Jonction. Il s'est déclaré néanmoins content du résultat. Pour Christian Dandrès, avocat à l'Association suisse des locataires (ASLOCA) et député socialiste, il s'agissait de «faire pression sur les candidats et les autorités pour mettre en place une politique publique du logement». L'ASLOCA et les associations de quartier soulignent que 83% des habitants du canton sont locataires, contre 17% propriétaires. Mais 11% de la population habite des villas qui occupent 50% du territoire constructible. ATS/KEYSTONE

EN BREF

LAUSANNE Joli succès pour la Nuit de la lecture

La première Nuit de la lecture, qui s'est déroulée samedi à Lausanne, affiche un bilan très positif, selon ses organisateurs. Des centaines de visiteurs ont assisté ou participé aux animations qui avaient pour but d'amener la lecture à haute voix dans la rue. Romans, poésie, contes, théâtre, kamishibai, slam, ateliers d'écriture et lectures en musique se sont enchaînés de 14h à 2h du matin devant un public conquis, ont indiqué les organisateurs hier dans un communiqué. Ils se sont déroulés dans divers lieux, parfois insolites comme par exemple une pharmacie ou les couloirs de l'Hôpital de l'enfance. A la place de la Louve, le chapiteau a connu une affluence telle que, vers 17h, le plancher a montré d'importants signes de faiblesse. Pour des raisons de sécurité, la tente a été évacuée, le temps de renforcer la structure. Une heure plus tard, tout était rentré dans l'ordre, souligne le communiqué. Le public ayant répondu à l'appel, une nouvelle édition aura très vraisemblablement lieu le samedi 27 septembre 2014. ATS

Faut-il changer sa vieille voiture?

D'un point de vue environnemental, si on prend en compte, outre les émissions de CO₂, l'énergie grise nécessaire à la fabrication d'une voiture – depuis la mine, en passant par les aciéries, les puits de pétrole nécessaires au plastique et au diesel, la fabrication des camions et les routes qui relient la mine aux usines, jusqu'à l'usine de production de la voiture –, vaut-il mieux acquérir, plus tôt que prévu, un nouveau modèle moins polluant ou conserver sa vieille voiture plus gourmande en carburant?

Pour Vincent Rossi, analyste senior chez Quantis et spécialiste en écobilans, la question mérite d'être posée. Cela dépend du type de voiture, de sa date de fabrication et de sa consommation. Mais une chose est sûre: «Une voiture qui a 20 ans, il vaut la peine de la changer immédiatement, car ses rejets en oxyde d'azote et particules fines, notamment, sont véritablement nocives. Comparée à un véhicule neuf, elle pollue des dizaines de fois plus», relève-t-il. Pour une voiture vieille de dix ans, la situation est déjà plus nuancée, la toxicité ayant sensiblement diminué depuis l'introduction de normes Euro, en particulier Euro 3 en 2000.

Qu'en est-il du bilan climatique, qui reflète assez bien l'énergie grise? La fabrication d'une voiture neuve émet entre 2 et 5 tonnes de CO₂, jusqu'à 6

tonnes pour une voiture électrique (en raison de la batterie). Si le conducteur d'un gros engin émettant 300g de CO₂/km le troque contre une citycar ne rejetant que 100g de CO₂/km, celle-ci sera entièrement amortie après seulement 10 000 km. «Après cette distance, il continuera à rouler dans une citycar dont la production sera entièrement payée», précise Vincent Rossi.

Dans le cas plus classique d'une voiture émettant 200g de CO₂/km remplacée par une nouvelle produisant 140g de CO₂/km, en revanche, 50 000 km sont nécessaires pour l'amortissement complet. Enfin, lorsque ce même véhicule conventionnel est substitué par une voiture électrique alimentée par le mix électrique suisse (20g de CO₂/km), on passe à 30 000 km.

Au vu de ces chiffres, fait-on donc fausse route en incitant les conducteurs à changer de voiture? «Non, car le CO₂ n'est qu'un indicateur environnemental parmi d'autres. Il faut aussi prendre en compte les effets sur la santé et, surtout, le fait que l'achat de la nouvelle voiture est simplement avancé dans le temps: on n'achète pas un nouveau véhicule juste pour la période qu'aurait tenu l'ancien véhicule, le nouveau va perdurer au-delà. On peut supposer qu'il aurait été simplement

construit plus tard. En tenant compte de cela, les calculs sont beaucoup plus favorables», explique l'expert en cycle de vie.

Prenez le cas classique d'un conducteur qui roule 18 000 km/an jusqu'à ce que son véhicule atteigne 150 000 km, soit durant huit ans environ. «S'il avance de deux ans l'achat d'une nouvelle voiture, seul un quart de sa construction doit être amortie pour que le remplacement en vaille la peine», poursuit-il.

Dans le scénario – ci-dessus – où 50 000 km sont nécessaires pour amortir entièrement la nouvelle voiture, il suffit de 13 000 km pour amortir la part qui revient à l'anticipation de l'achat. Dans le cas de la voiture électrique, 7 500 km seront nécessaires à l'amortissement; et dans celui de la voiture remplaçant un «tank», seulement 2 300 km.

«En poussant l'analyse, on voit que si un nouveau véhicule permet d'économiser plus de 40g de CO₂/km, c'est gagné: dans pratiquement tous les cas de figure, vous avez intérêt à changer votre ancien véhicule», constate Vincent Rossi.

Quant aux taxes auto, il conclut: «Il ne faut surtout pas oublier que leur vertu principale doit être d'inciter au bon choix, car c'est en roulant qu'on engendre le plus d'impact.» CGM