

MINES D'OR

Steinmetz aux abois

La police a perquisitionné le bureau genevois du milliardaire **PAGES 34-35**



BERTRAND JUNGO

«Manor a triplé ses ventes en ligne» **PAGE 31**

IMMOBILIER

L'avenir est aux EMS

Les plus de 80 ans seront 700 000 en 2050: un marché alléchant **PAGE 39**

ÉCONOMIE

« Je comprends mal que d'un côté on veuille promouvoir le made in France et en même temps taxer les entreprises qui vont produire en France »
THIERRY DE LA TOUR D'ARTAISE
 Patron du groupe de petit électroménager Seb

Neuchâtel prépare un calcul basé sur l'émission de CO₂ La taxe à la voiture polluante favorise les riches

POLLUTION Une taxe en fonction du CO₂ au lieu du poids et de la cylindrée: Neuchâtel pourrait être le premier canton à instaurer ce modèle. Les «occases» passeront à la caisse. Ou à la casse.

Ivan Radja
ivan.radja@lematindimanche.ch

Le canton de Neuchâtel veut être bon élève. La semaine prochaine, le Grand Conseil débattre de la modification de la taxe sur les véhicules, basée sur l'émission de dioxyde de carbone, et non plus sur le poids et la cylindrée. Premier canton à appliquer les directives de la Confédération en matière de réduction de CO₂, il espère, si le législatif dit oui, l'introduire dès le 1er janvier prochain, et servir ainsi de modèle. Vaud vient de consentir des rabais supplémentaires aux propriétaires de voitures qui émettent moins de 120 g de CO₂. «Mais la loi prévoit que nous attendions d'être informés sur les émissions réelles de 90% du parc de véhicules pour changer le mode de calcul de la taxe», précise Pascal Chatagny, directeur du Service des automobiles et de la navigation.



Si la modification de la taxe est validée, le canton de Neuchâtel l'appliquera dès le 1er janvier prochain. Volkmar Schultz/Fotofinder

Voitures de luxe gagnantes

Le projet neuchâtelois est «antisocial», constate le Chaux-de-Fonnier Lucien Willemin, auteur ce printemps du livre «En voiture Simone!» (Editions G d'Encre), consacré au coût réel d'un véhicule, en argent et en pollution. «Nous arrivons à des disparités criantes. Ainsi, une Porsche Panamera GTS, de 4,8 litres pour 316 CV, avec 256 grammes de CO₂, verra sa prime passer de 1044 fr. 20 à 783 fr., soit une diminution de 25%. Alors qu'une simple Clio ne gagnera que 2 fr., en passant de 293 fr. à 291 fr. par an.» Les allemandes, puissantes mais aux moteurs souvent hybrides, seront gâtées: 416 fr. de rabais pour le propriétaire d'une Mercedes S500 (de 1099 fr. 30 à 683 fr.), soit une baisse de 38%.

A l'inverse, les propriétaires de voitures d'occasion, ou tout simplement plus anciennes, passeront à la casse. Soit beaucoup de monde, puisque l'âge moyen d'une voiture en Suisse est d'environ 8 ans, selon les chiffres de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA). «Une VW Bora Break de 110 CV passera de 478 à 671 fr., soit l'équivalent de la Mercedes S500!» poursuit Lucien Willemin.

« Diminuer le CO₂ c'est bien, mais c'est l'accélération de la procédure qui est pernicieuse »

PIERRE-DANIEL SENN
Président des garagistes neuchâtelois

Pour Albert Bonelli, président du Salon de la voiture d'occasion qui se tient jusqu'à aujourd'hui à Genève, il y a un paradoxe: «On encourage à polluer moins, et donc à acheter de nouvelles voitures, mais, en même temps, les gens qui ont des véhicules plus anciens sont en général moins fortunés.»

Certes, les rabais, même pour de petites voitures récentes, peuvent être intéressants. L'Opel Astra J passera de 426 à 235 fr. «Mais cela pousse les gens à se lancer dans l'achat d'un véhicule neuf ou à s'endetter dans un leasing qui peut peser lourd dans le budget d'une famille de la classe moyenne», déplore Lucien Willemin. Pour Pierre-Daniel Senn, président des garagistes neuchâtelois, «diminuer le CO₂ c'est bien, mais c'est l'accélération de la procédure qui est pernicieuse. Car le parc se renouvellera de lui-même dans les années à venir.» L'efficacité de cette taxe n'est du reste pas garantie, poursuit-il: «Elle rate son objectif. Car moins les voitures produiront de CO₂, moins elles rapporteront à l'Etat, sans compter que le nombre de voitures d'occasion, plus anciennes donc davantage taxées, va

aussi diminuer, puisque c'est le but.» Le risque de voir le Conseil d'Etat venir régulièrement demander une hausse de cette taxe devant le législatif est grand. Le canton table du reste sur une augmentation du parc automobile de 5,3% entre 2011 et 2020, et de 5,2% de 2020 à 2030 pour compenser. «Il faut savoir ce qu'on veut, diminuer le CO₂ ou avoir davantage de voitures? Ce n'est pas logique», constate Pierre-Daniel Senn.

Occases intactes à la casse

En matière écologique, Lucien Willemin reste très sceptique: «D'une part, on ne tient jamais compte, dans ce genre de débat, de cette composante essentielle qu'est l'énergie grise nécessaire pour la construction des voitures, et c'est une énorme lacune. Ensuite, les voitures d'occasion sont soit mises à la casse, ce qui est du gaspillage étant donné l'excellent état de conservation des voitures en Suisse, soit revendues ailleurs si elles ont moins de 10 ans, en Afrique notamment, où elles continuent d'émettre le taux de CO₂ jugé excessif ici...» Le débat promet d'être agité au Château. ●

LE COMMENTAIRE



FRANÇOIS PILET
Chef de la rubrique économie

Hommage à Raghuram Rajan

Il y a dix jours, la Réserve fédérale américaine s'est laissé doubler comme une bleue par les traders à haute fréquence. Les algorithmes de Chicago et de Wall Street s'étaient procuré le contenu du discours de Ben Bernanke 2 millisecondes avant tout le monde, ce qui leur a permis de placer leurs paris avant que la Bourse ne tressaute.

A l'autre bout du monde, un homme a dompté les marchés financiers en moins de trente minutes. Par sa seule détermination, sans algos ni trucages. Cet homme s'appelle Raghuram Rajan. Le 4 septembre, il donnait son premier discours comme gouverneur de la Banque centrale indienne. Sa courte allocution a stoppé net la chute de la roupie.

Un homme a dompté les marchés financiers. Par sa seule détermination, sans algos ni trucages

Raghuram Rajan est une «autorité», disent de lui diplomates, économistes et observateurs. Il est jugé «crédible», «réactif», «prudent» et «réfléchi», comme le racontait cette semaine le quotidien *Le Monde* dans un portrait dithyrambique. En 2005, alors qu'il enseignait à l'Université de Chicago, il avait tenté de prévenir le gouverneur de la Fed américaine des dangers que faisaient courir les produits financiers complexes à l'économie tout entière.

Quelques jours après son introduction, alors que ses alter ego occidentaux tergiversent à n'en plus finir, Raghuram Rajan a décidé d'élever les taux d'intérêt. Incroyable: les analystes ont applaudi devant ce choix courageux. Mais ce succès ne lui est pas monté à la tête. «Mon objectif ne consiste pas à gagner des «like» sur Facebook», a-t-il prévenu. Pendant ce temps, à Washington, la puissante Réserve fédérale cherche toujours à comprendre par quels tuyaux les robots traders lui sont passés devant. ●

SUIVEZ TOUTE L'ACTUALITÉ SUR NOTRE SITE...

www.lematin.ch