

Les raisons de la faible efficacité de la taxe CO<sub>2</sub> en Suède

# Une leçon pour la Suisse?

**Berne, 04.04.2008 – Une importante organisation de protection de l’environnement a récemment affirmé que la Suisse mettait en service la flotte de voitures neuves la plus inefficace d’Europe en termes de CO<sub>2</sub>. L’étude «Indicateurs pour la comparaison internationale de la consommation d’énergie internationale et des émissions de gaz à effet de serre» que les offices fédéraux de l’énergie (OFEN) et de l’environnement (OFEV) ont publiée en novembre 2007 contredit cette affirmation: avec des émissions moyennes de 196 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre et par voiture neuve la Suède dépasse la Suisse (192 grammes). Mais pourquoi la Suède, qui passe pour un modèle de la protection du climat, possède-t-elle la flotte de voitures neuves la plus inefficace d’Europe du point de vue de la caractéristique CO<sub>2</sub>? routesuisse, organisation faîtière de l’économie automobile et du trafic routier privé de Suisse, a tenté de trouver des réponses à cette question.**

La Suède a été un des premiers pays du monde à introduire à partir de 1991 une taxe globale sur le CO<sub>2</sub>. Grâce notamment aux efforts du secteur industriel, les émissions de CO<sub>2</sub> ont pu être réduites de deux pour-cent entre 1990 et 2002. Dans le domaine des transports, en revanche, les émissions de CO<sub>2</sub> ont augmenté de 10% depuis 1990 – et cela bien que la Suède (avec l’Allemagne) prélève les impôts écologiques les plus élevés d’Europe sur l’essence sans plomb. Cette apparente contradiction a plusieurs explications.

En comparant les prix de l’essence à la colonne dans les pays européens (sauf la Suisse), on constate que le carburant est le moins cher en Suède. Malgré le supplément écologique le plus important d’Europe, la charge fiscale globale grevant les carburants en Suède est plus faible que dans les autres pays UE-15 qui prélèvent pourtant des suppléments fiscaux plus importants.

Deuxièmement, les conditions géographiques de la Suède font qu’il est difficile de remplacer les automobiles par d’autres moyens de transport. Dans un pays aux distances aussi grandes et connaissant une occupation aussi décentralisée du territoire, les transports publics ont de la peine à prendre la relève du trafic motorisé individuel.

Faute d'alternatives valables sur le plan de la mobilité, la taxe d'incitation sur les carburants ne peut guère agir.

Troisièmement, la Suède a bénéficié durant les trois ans écoulés d'une croissance économique supérieure à la moyenne UE et aussi à la Suisse. Or, il est évident que la croissance économique pousse la demande d'énergie, notamment dans le domaine des transports. Comme le confirme indubitablement l'exemple suédois, les émissions du trafic routier peuvent augmenter malgré la taxe CO<sub>2</sub>. Il n'y a donc pas de découplage entre la croissance économique et le volume des transports, donc des émissions de CO<sub>2</sub> de celui-ci.

### **Le Herrgårdsvagn est un must**

La Suède présente une superficie un peu plus grande que celle de l'Allemagne, mais elle a neuf fois moins d'habitants que notre voisine du nord. De nombreuses habitations sont dispersées dans ce vaste pays, si bien que leurs besoins en matière de transport sont plus élevés qu'en ville ou dans les zones à forte densité démographique. Une importante demande de transport entraîne forcément une augmentation de la consommation d'énergie.

Les Suédois aiment par ailleurs le confort en voiture. La demande de voitures neuves est concentrée sur des véhicules à forte cylindrée. Les automobiles de catégorie moyenne et supérieure sont les plus recherchées, alors que les petites voitures ont du mal à trouver des acquéreurs. L'offre dans cette catégorie est par conséquent faible. Le Herrgårdsvagn (mot suédois qui désigne un break) est un must pour toute jeune famille vivant à la campagne. Produisant traditionnellement des voitures de tourisme puissantes, l'industrie automobile locale (Volvo et Saab) joue évidemment aussi un rôle à ce propos.

Autre facteur: l'âge moyen des voitures suédoises est élevé en comparaison européenne. Plus de la moitié des Suédois possèdent une automobile âgée de plus de dix ans. Cette situation ayant aussi une explication fiscale – en Suède, on payait récemment encore plus d'impôts sur une voiture neuve que sur une ancienne – les consommateurs suédois n'étaient guère enclins à changer de véhicule. Grâce au climat sec et au fait que les routes sont rarement salées en hiver, la longévité des automobiles suédoises est nettement au-dessus de la moyenne. Voilà autant de raisons expliquant que les efforts de l'industrie automobile nationale pour réduire la consommation de carburant ont mis plus longtemps en Suède qu'ailleurs à se répercuter sur la statistique de la consommation.

### **Bonus pour les voitures ménageant l'environnement**

Les programmes étatiques d'encouragement des voitures peu polluantes sont relativement récents en Suède. Par exemple, les voitures de tourisme à moteur diesel, donc plus économiques que leurs pendants à essence, étaient lourdement désavantagées

par le fisc jusqu'en 2006 en subissant un impôt sur les véhicules à moteur trois fois plus élevé que les automobiles à essence. Il a fallu attendre l'été 2006 pour qu'une réforme légale supprime cette discrimination fiscale des véhicules diesel.

Conséquence de cette politique: la part des voitures diesel au marché automobile suédois est nettement plus faible que dans la plupart des autres pays UE-15. Réduisant la consommation, donc les émissions de CO<sub>2</sub>, la technologie diesel n'a connu que récemment un véritable essor en Suède: entre 2005 (part de moins de 10%) et 2006, la proportion de voitures neuves à moteur diesel a doublé pour passer à environ 280'000 unités.

Fin mars 2007, le gouvernement suédois a annoncé qu'il allait soutenir l'achat de voitures ménageant l'environnement – donc des automobiles particulièrement économiques ou utilisant du carburant alternatif (lesdits «green cars») – moyennant une contribution de 10'000 couronnes (environ 1'800 francs suisses). Ce bonus sera accordé, dans un premier temps, d'avril 2007 à décembre 2009. Le gouvernement espère ainsi encourager les automobilistes à se tourner vers des véhicules moins polluants. En 2007, le gouvernement suédois a ouvert à cet effet un crédit total de 50'000 millions de couronnes (un peu plus de neuf millions de francs suisses), montant qui sera doublé en 2008 et 2009.

Cette campagne de promotion a déjà eu des effets: durant le premier semestre 2007, le nombre de voitures «écologiques» nouvellement immatriculées a augmenté de 25%, selon l'association de la branche (BIL Sweden). En juin 2007, 17,4% de toutes les voitures de tourisme neuves mises en circulation figuraient dans ce segment et à la fin 2007 quatre sur cinq modèles vedettes vendues de la marque Saab étaient de type «Bio Power».

## **Il faut de véritables alternatives**

On retiendra comme conclusion que la croissance économique pousse la demande d'énergie, notamment dans le domaine des transports. Malgré une forte taxe CO<sub>2</sub>, les émissions de ce genre peuvent augmenter dans le secteur des transports – surtout en période de forte croissance économique.

La souplesse des prix dans le domaine du trafic routier motorisé est faible. On sait d'expérience que la demande d'énergie ne réagit que faiblement aux hausses des prix. C'est dire l'inefficacité des taxes d'incitation (par ex., la taxe CO<sub>2</sub>) sur les carburants.

Les mesures d'incitation imposées au trafic routier motorisé doivent s'accompagner de possibilités de substitution: faute d'offres réellement équivalentes (modes de transport ou véhicules alternatifs), les taxes d'incitation sont sans effet. En revanche, en présence d'alternatives réelles (par ex., nouvelles technologies diesel), les mécanismes d'incitation peuvent parfaitement influencer les comportements sur le marché.