

## La taxe environnementale : enjeux et acteurs d'un débat brûlant



*Manifestations, dégradations, violences et revendications, les gilets jaunes sont devenus en quelques semaines un des sujets les plus évoqués. Ce mouvement, qui se voulait d'abord pacifiste, est vite devenu une épreuve de force entre ses participants et le gouvernement, avec des incidents survenus dès la fin de la première mobilisation, le dix-sept novembre. Les réclamations sont par ailleurs diverses : étudiants qui militent pour des restaurants scolaires gratuits, les syndicats demandant une augmentation du SMIC, des lycéens protestant contre la réforme du lycée... Toutefois une seule revendication est à l'origine de ce que Nicolas Baverez a qualifié de « jacqueries » : l'augmentation de la taxe environnementale. Cette dernière, la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE), devait en effet être relevée de six centimes. Ayant pour but d'accélérer la transition énergétique, dans un enjeu de développement durable et de protection de la planète, elle est pourtant plus que critiquée.*

*Ainsi pouvons-nous nous demander quels sont les intérêts, les buts de cette taxe. Permettrait-elle réellement de créer un changement sur notre consommation des énergies fossiles ? Ou bien est-elle vraiment comme le ressentent de nombreux manifestants : uniquement présente pour permettre à l'État d'augmenter ses recettes ?*

*A travers deux tribunes du journal Le Monde du 9 novembre 2018, une des économistes Damien Dussaux et Paul-Hervé Tamokoue Kamga respectivement post-doctorant et doctorant en économie à Mines ParisTech et l'autre écrite par l'économiste et porte parole du mouvement Génération.s Aurore Lalucq, nous analyserons ces questions. Force est de constater que deux avis différents sont présentés ici. Si Dussaux et Tamokoue Kamga soutiennent l'augmentation, il n'en va pas de même pour Aurore Lalucq. Tant sur le principe que sur l'application et la réalisation de cette taxe, la porte parole s'y oppose vivement (I). C'est ensuite de l'inégalité de la taxe qu'il sera question. Sujet perçu différemment dans les deux tribunes, il est cependant évoqué par les deux parties (II). Enfin, les trois économistes, tenant compte de ces imperfections, présentent alors des mesures qui, à leurs yeux, rendent l'augmentation, sinon plus utile, du moins plus juste.*

Dès les premières lignes, Aurore Lalucq qualifie la TICPE de « taxe antisociale par nature ». L'augmentation serait en effet selon elle la mesure la plus impopulaire, davantage que la TVA, une augmentation des prix du carburant unanimement critiquée. Il ne s'agit pas tant d'une loi visant à protéger l'environnement mais davantage d'une question de recettes fiscales. L'économiste explique de fait que « la fiscalité française est avant tout centrée sur les recettes budgétaires qu'elle offre à l'État, au lieu d'inciter à des comportements plus vertueux ». Le gouvernement y verrait ainsi non pas la possibilité d'investir davantage d'argent dans les subventions écologiques comme annoncé mais, avant tout, une source de revenus pour augmenter les fonds publics. Et c'est pour cela, explique la rédactrice de la tribune, que le mouvement des gilets jaunes s'est formé. Pas tant pour lutter contre l'augmentation mais parce que les manifestants refusaient ce « défaut de cohérence » et cette « injustice de notre système fiscal ».

La porte parole pointe par ailleurs une autre erreur du gouvernement : un manque de dialogue social. Selon elle, la loi a en effet été proposée sans que l'on consulte ou que l'on informe les Français. Or, le passé a montré qu'il s'agissait bel et bien d'une bêtise notamment avec l'épisode des bonnets rouges en 2013. Épisode qui portait également sur les normes socio-écologiques et qui aurait dû « nous interroger sur les conditions du consentement social à la fiscalité environnementale ». Il faut, d'après Lalucq, considérer en premier lieu l'aspect social. Pour cela le gouvernement se doit, avant toute mesure, de dialoguer davantage avec les Français afin d'en étudier les conséquences.

Un mécontentement qui s'explique également par le fait de ce manque « flagrant de cohérence » : il existe en France plus d'avantages fiscaux nuisant à l'environnement que de mesures de protections pour cette dernière. Dès lors, ne faut-il pas, sinon faire disparaître, du moins réduire ces avantages négatifs avant d'imposer de nouvelles restrictions ?

Au contraire, Dussaux et Tamokoue Kamga défendent cette taxe. En effet, les deux économistes rappellent que la taxe carbone, compris dans la TICPE et visant à aider la transition énergétique, ne compte que pour dix pour cent du prix total, au maximum. Pourtant « dans un système économique efficace, le prix d'un bien doit refléter le coût de sa production et de sa consommation, en incluant notamment tous les effets négatifs de son utilisation ». Les deux hommes concluent que c'est loin d'être le cas pour le coût des carburants. La taxation est de ce fait justifiée du point de vue de l'intérêt général, nous ne prenons pour le moment pas suffisamment en compte les nuisances associées à la consommation des énergies fossiles.

Au moins trois impacts durables sont ainsi à considérer selon les auteurs de la tribune. En premier lieu l'impact humain. Souvent négligée, la pollution représente cependant pas moins de 428 000 morts prématurées tous les ans en Europe. Ce coût est « gigantesque » et ne totalise pas l'aggravation des maladies chroniques insistent Dussaux et Tamokoue Kamga. Les deux économistes développent ensuite un autre point : le réchauffement climatique et plus particulièrement les catastrophes naturelles liées à ce dernier. Et en consommant des carburants, nous y participons. Ils en concluent ainsi que « la taxation des carburants est [...] vertueuse ». Certes elle peut représenter un effort supplémentaire de la part des Français mais, comme le montre une étude de l'Insee (bien qu'une certaine réserve doive être naturellement gardée par rapport aux chiffres), une augmentation du prix à la pompe de 10 % entraînerait une baisse de la consommation de 3 % à court terme et de 7 % à long terme.

La taxe ne serait donc pas uniquement là pour « renflouer les caisses de l'État » mais aurait une réelle utilité permettant une augmentation de la part des énergies renouvelables, poussant les Français à adopter des modes transports plus propres. Toutefois, si la taxe présente un certain intérêt, est-elle pour autant exempte de tous défauts ?

Les trois économistes s'accordent sur ce point : l'augmentation de la taxe carbone (CCE) est loin d'être satisfaisante. Tous trois la trouvent inégalitaire. La porte parole du mouvement Génération.s y voit une nouvelle charge pour les classes les plus pauvres. Selon elle, il s'agit d'« un piège ». En effet, pour l'économiste, il s'agirait d'une sorte de cercle vicieux : si chaque citoyen est théoriquement imposé de la même façon, l'augmentation concernant le prix du carburant directement à la pompe, dans la réalité il n'en est pas de même. Aurore Lalucq propose alors la réflexion suivante. Les classes les plus pauvres résidant majoritairement en milieu rural sont ainsi défavorisées par rapport aux milieux plus aisés, qui eux habitent dans les villes. Ces derniers seraient moins impactés par cette augmentation. L'économiste précise ensuite sa pensée. En effet, tandis que les ménages les plus riches étant en agglomération ont à leur disposition nombre de transports en commun, dans un milieu rural il n'en va pas de même. Les personnes pauvres y résidant doivent prendre davantage la voiture, sont obligées de parcourir des trajets plus longs et sont ainsi davantage pénalisées par l'augmentation. L'inconvénient majeur est « d'envisager la consommation comme une action économiquement individuelle ».

Aurore Lalucq étend également son raisonnement à toutes les énergies fossiles, notamment le chauffage. Les personnes habitant en milieu rural ne sont de fait souvent pas raccordées au gaz et s'alimentent donc en fioul. Le coût de ce dernier étant plus élevé que celui du gaz, toute augmentation du prix des énergies fossiles va renforcer les inégalités entre les agglomérations et la « France périphérique ». Parallèlement à ce fait, la taxe carbone prélève une somme six fois plus importante sur les revenus des milieux les moins aisés que sur ceux des ménages plus riches, argumente l'économiste.

Si Damien Dussaux et Paul-Hervé Tamokoue Kamga considèrent également la TICPE comme perfectible, ce n'est cependant pas tant parce qu'elle renforcerait les inégalités entre riches et pauvres. Selon les économistes la taxe ne prend pas suffisamment en compte les particularités et les différences sur le terrain, elle touche tous les automobilistes de manière « uniforme ». Au contraire, chaque conducteur n'a pas le même impact écologique lorsqu'il conduit. Certes ils participent autant à l'effet de serre mais le coût humain n'est pas le même : un conducteur urbain a un impact naturellement plus important sur la qualité de l'air qu'un automobiliste rural. Dussaux et Tamokoue Kamga en concluent qu'il y a ici une inégalité. Inégalité non pas par rapport aux trajets parcourus car plus nous faisons de trajets plus nous polluons et pour les économistes nous devons être responsables de notre impact écologique, mais inégalité par rapport à l'impact que nous avons sur les différents milieux.

Sur de nombreux plans la taxe est donc critiquable et l'inégalité entre les milieux urbains et ruraux est sur ce point particulièrement soulignée. Et c'est pour cette raison que, dans leurs tribunes, les trois économistes proposent chacun une nouvelle vision de cette taxe, impopulaire s'il en est.

Aurore Lalucq veut une refonte, Damien Dussaux et Paul-Hervé Tamokoue Kamga eux souhaitent au contraire l'accompagner d'autres mesures. La taxe fait en effet l'objet d'avis très divergents par rapport à son amélioration. La porte parole de mouvement Génération.s souhaite un remaniement profond de la TICPE, et veut proposer « une réforme fiscale sociale et écologique ambitieuse ». Pour ce faire, l'économiste propose de diviser en deux parts la recette de la taxe. D'un côté l'argent ainsi perçu irait dans une redistribution directe et de l'autre vers des investissements dans la transition énergétique. La distribution serait dégressive en fonction des revenus, ce qui permettrait de pallier à l'inégalité que l'auteur avait avancée peu avant dans sa tribune. Cette redistribution s'effectuerait par ailleurs par le prélèvement à la source et permettrait en réduisant les inégalités, selon Aurore Lalucq, de diminuer les gaz à effet de serre.

À cette redistribution viendrait donc s'ajouter des investissements. Avant tout pour les PME, ces nouveaux fonds permettraient de faire « évoluer les modes de production », de moderniser les moyens de rendements en France et de les rendre ainsi davantage écologiques. Mais cette partie de la taxe reviendrait également aux ménages et sans prendre cette fois-ci en compte les revenus. Elle aurait pour but une « rénovation énergétique », d'apporter des subventions pour aider les français à isoler leurs habitations. De fait, souligne Anne la porte parole, cinq millions de bâtiments doivent être rénovés en France. Dans un même temps, elle propose de créer un service public dédié à cette rénovation énergétique pour encadrer ces mesures.

Aurore Lalucq ne se prononce pas sur l'augmentation de la taxe. Il faut avant tout modifier la répartition des recettes de la CCE pour en faire un outil « vertueux ». Mais pour elle, « les possibilités sont nombreuses » et la taxe peut devenir « un instrument parmi d'autres » pour réduire notre impact écologique.

Paul-Hervé Tamokoue Kamga et Damien Dussaux considèrent quant à eux que la taxe « ne peut pas être la seule solution aux pollutions ». Elle est essentielle et ne doit en aucun cas être abrogée mais il est nécessaire selon eux qu'elle soit combinée à d'autres décisions. Les deux auteurs de la tribune prennent alors comme exemple des péages urbains, des nouvelles normes anti-pollution ou encore des zones à faibles émissions. Ils veulent ainsi non pas alléger mais renforcer la réglementation, afin qu'elle soit « plus sévère là où la pollution fait le plus mal ». La plupart des mesures qu'ils proposent sont, sinon refusées par les Français, du moins très peu populaires. Mais pour les deux économistes, il s'agit de décisions indispensables, dans le but que le prix du carburant reflète le coût de sa production et que les Français prennent conscience de son impact et se tournent vers des modes de transports propres.

Tout comme Aurore Lalucq, ils réfléchissent également à son application. Ils précisent qu'il ne s'agit pas tant d'une « traque aux conducteurs » que « d'une formidable opportunité politique ». En effet malgré le problème constant de la baisse du pouvoir d'achat, l'argent perçu pourrait permettre d'augmenter le bonus écologique facilitant l'adoption de véhicules moins polluants. Une fois ce bonus suffisamment important, le pouvoir d'achat serait en grande partie épargné et les ménages auraient plus de facilités à renoncer à leurs voitures polluantes, ces derniers ne pouvant naturellement pas bien souvent renoncer entièrement à leurs véhicules qu'ils utilisent dans leur vie de tous les jours.

Enfin ils proposent deux autres options, qui bien que n'ayant pas de rapport direct avec l'environnement, pourraient selon leurs auteurs contribuer à l'amélioration de la vie des Français et ainsi, indirectement, favoriser la transition énergétique. Tamokoue Kamga et Dussaux envisagent d'utiliser les recettes pour « conserver les services publics de proximité dans les territoires abandonnés ». Ils songent également à financer le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi.

Une nouvelle fois, les trois économistes partagent une même idée : celle qu'il existe de nombreuses ressources pour améliorer la taxe carbone. C'est d'ailleurs pour cette raison que les deux doctorants à Mines ParisTech concluent leur tribune en appelant les gilets jaunes, non pas à bloquer les routes et à entraîner la France dans une impasse, mais à « une journée de débat national ».

Ainsi, ni Aurore Lalucq ni Damien Dussaux ou Paul-Hervé Tamokoue Kanga ne souhaitent la disparition de la taxe sur les carburants. Cependant ils s'accordent tous trois pour un remaniement profond, nécessaire pour sa « contribution au progrès social et écologique » selon la porte parole du mouvement Génération.s, pour en faire « un formidable levier de transformation vers une société plus désirable et plus juste » pour les deux autres économistes.

Pourtant, ce n'est pas cette solution qu'a choisie le gouvernement, ce dernier venant de décider d'accéder aux revendications des gilets jaunes, de mettre fin au moratoire et d'abandonner le projet d'augmentation. Décision jugée périlleuse par les économistes car amputant de fait deux milliards d'euros au budget de l'année 2019, et qui pourrait faire repasser le déficit budgétaire français sous la barre européenne des 3 % du PIB.

**Flavien TESSON (TS4), 6 décembre 2018**