

Taxe carbone : "de légères injustices à la marge".

Orange pressé



"Il va y avoir de légères injustices à la marge, il y a des situations où des gens vont devoir dépenser plus qu'ils ne recevront", a reconnu Christine Lagarde, ministre de l'Economie, ce vendredi matin sur Canal+.

Le quotidien La Tribune qui reprend ici les propos que notre ministre de l'Économie a tenus sur la chaîne crypté ce Vendredi 11 Septembre matin. Propos dans la veine des précédents conseils de l'intéressée qui préconisait aux personnes qui trouvent l'essence trop chère de faire du vélo et révélateur d'un certain état d'esprit du gouvernement et dans la majorité. Il faut dire qu'au lendemain des arbitrages rendus par Nicolas Sarkozy, il y a vraiment de quoi être déçu.

Caramba ... Encore raté.

Une belle opportunité de raté, c'est la conclusion que l'on peut tirer des arbitrages rendus. Le président de la République qui a pris de mauvaises habitudes en gouvernant en dépit des dispositions constitutionnelles a donc souverainement fixé le prix de la tonne de CO₂ à 17 €/T.

Ce prix correspond plus ou moins au prix du [marché actuel de la tonne de CO₂](#) mis en place dans le cadre du protocole de Kyoto et sur lequel l'Europe est en pointe au travers de la filiale de la société de marché NYSE-Euronext via sa filiale [BlueNext](#). Enfin pour le prix des futures c'est-à-dire des contrats à terme puisque le marché spot (instantané ou au jour le jour) s'est littéralement effondré suite à la révélation de manipulation de cours et des conséquences de la crise financière sur l'activité des entreprises. De fait, le prix Spot est très bas et il est actuellement plus rentable d'acheter des "permis de polluer" que de réduire ses émissions.

Ce faisant le prix adopté par Nicolas Sarkozy est purement artificiel. Vous me direz : "Mais le prix envisagé par la commission Rocard aussi !" et vous n'auriez pas tort. Sauf que, la commission Rocard qui a réuni quelques experts a fixé le coût économique c'est-à-dire le coût pour compenser ses émissions en réduisant la pollution à la source ou pour en compenser les conséquences néfastes à 100€/T. La commission Rocard, comprenant que le contexte économique actuel ne permet pas de fixer un prix trop élevé au risque d'avoir des conséquences néfastes sur l'emploi, a donc décidé de réduire le prix de la tonne de CO₂ à 45€/T puis à 32€/T.

L'idée étant de commencer par un prix suffisamment bas pour inciter les personnes et les entreprises à modifier leurs comportements et donc à se tourner vers des alternatives plus responsables et moins nocives pour l'environnement, mais pas trop non plus au risque que cette "taxe carbone" ne soit pas assez incitative.

Une taxe qui n'en est pas une.

Il faut savoir être précis, et nos hommes politiques tout comme nos parlementaires ont une tendance prononcée à l'inventivité en ce qui concerne le langage politiquement correct à propos des prélèvements fiscaux. Taxe, impôt, prélèvement, contribution, redevance, imposition sont des termes utilisés indistinctement dans les textes fiscaux. Au niveau juridique pourtant, la définition est plus précise.

Une taxe est un prélèvement obligatoire perçu dans le cadre d'un service rendu.

Or, nul service rendu en contrepartie du prélèvement opéré. Il n'y a donc pas lieu d'appeler taxe une imposition de toute nature (ITN) qui est en fait un impôt tout comme la TVA d'ailleurs.

L'impôt carbone donc ainsi qu'on devrait l'appeler n'est pas à un niveau suffisant.

Un prix de départ trop bas.

Le niveau de départ tel qu'envisagé à 17€/T est bien entendu trop faible. Trop faible par son impact sur les énergies fossiles, par ses recettes et par son assiette. En ne se concentrant que sur les carburants déjà lourdement taxés et en excluant l'électricité, le président de la République montre encore une fois le poids du groupe de pression du nucléaire. Certes l'électricité nucléaire n'est pas génératrice de CO2 mais son impact environnemental n'est pas négligeable. Il convient aussi d'ajouter que les français que l'on a massivement invité à se chauffer électrique n'y sont pas allés avec le dos de la cuillère et que les capacités marginales de production d'électricité sont constituées de centrales au gaz mais surtout au charbon, très polluantes. Exclure l'électricité est donc une hérésie. Le prix est surtout bien trop bas pour être incitatif. Certes, nous traversons une crise économique mais la crise environnementale vers laquelle nous nous acheminons sera bien plus grave. Il fallait donc un signal fort. Bien sur, ce sera progressif mais aucune information n'a filtré sur la progressivité.

Une mauvaise utilisation.

Autre point noir, ce qui est fait des fonds récoltés. Notre président crie sur tous les toits, strapontins et estrades qu'il "ne sera pas le président qui augmentera les impôts". Manque de bol, depuis son élection, il en a créé plus d'une douzaine avec des appellations plus farfelues les unes que les autres et pour divers motifs. Point commun de ces créations, elles ont toutes pesées sur les classes moyennes. Les plus aisés sont exonérés du fait du bouclier fiscal ou de leurs connaissances du droit fiscal et des multiples niches qu'il recèle. Les plus modestes n'étaient eux pas assez riches pour payer suffisamment d'impôts. Ce sont donc les classes moyennes qui ont pris. Et pas question de remettre en question les avantages accordés aux plus favorisés en temps de crise.

Pourtant, ceci est bel et bien une nouvelle imposition dont il faut avoir le courage politique. Or, faisant fi du courage politique, l'annonce de l'instauration de la taxe carbone s'accompagne d'une autre annonce, celle que la taxe carbone sera intégralement compensée par une réduction de l'impôt sur le revenu ou de ce qu'il en reste puisqu'il a beaucoup diminué depuis 2000 et d'un chèque pour les ménages non imposables.

Pas de redirection vers les investissements verts, pas de développement des transports en commun et pire, cette compensation sera la même pour tous les ménages quelque soit leur niveau de revenu. Il ne s'agit donc pas "d'injustices à la marge" comme le dit Mme Lagarde mais bien d'injustices flagrantes et importantes. Les ménages les plus aisés peuvent soit compenser le surcoût engendré en investissant dans des équipements et des biens plus sobres ou disposent des transports publics nécessaires pour se passer d'un mode de vie polluant. Les ménages les plus modestes n'ont eu pas le choix souvent de vivre loin de leur travail ou de devoir utiliser une voiture car vivant en milieu rural.

Il aurait été en effet très utile de consacrer par exemple ces recettes nouvelles pour financer la rénovation et le développement des liaisons ferroviaires secondaires. La hausse des prix du pétrole en 2008 a clairement montré que les français étaient prêts à délaissier leurs voitures mais le reflux qui l'a suivi a aussi montré que les liaisons étaient inadaptées que ce soit en termes de confort, de fréquence ou de capacités. Pourtant, il ne

faut pas des sommes si énormes que cela pour développer le transport ferroviaire de proximité. La rénovation des lignes secondaires pour permettre aux TER de circuler à 240-260km/h coûte 2 millions d'euros par kilomètre. On est très loin des sommes dépensées pour le TGV. Le doublement des barreaux ferroviaires et la création ou la recréation de lignes secondaires entre les principales agglomérations s'avèrent bien plus efficaces qu'une réduction d'impôt. Avantage supplémentaire, en temps de crise, la France, championne mondiale du ferroviaire favoriserait ainsi son industrie à moindres frais et sans enfreindre les règles communautaires sur la concurrence.

Encore une fois, comme le slogan publicitaire : **l'essentiel c'est d'avoir envie !**