

POLITIQUE Avant même que les contours du nouvel impôt soient connus, le débat fait rage, mêlant problèmes de fond et manœuvres tactiques.

LA TAXE CARBONE SÈME LA ZIZANIE

■ C'est le *must* de la rentrée. On prévoyait moult discussions sur le grand emprunt, la grippe A ou les alliances aux régionales, et voilà que la taxe carbone s'impose au centre du débat, suscitant fractures et recompositions. Côté majorité, le président de la République, Nicolas Sarkozy – qui doit préciser ce 10 septembre les contours de la future taxe –, a démenti, par porte-parole écologistes interposés, les propos de son Premier ministre, François Fillon, qui avait annoncé un prix de 14 € la tonne de CO₂. Chez les socialistes, Ségolène Royal, ancienne candidate à l'élection présidentielle, a fait éclater la belle unanimité de l'université d'été en dénonçant « *un impôt absurde* » et « *injuste* », ouvrant alors une vive polémique avec les Verts.

Un chassé-croisé d'autant plus surprenant que le principe de cet impôt paraissait faire l'objet d'un large consensus. La mise en place d'une contribution climat énergie ne fait-elle pas partie des cinq propositions du Pacte écologique de Nicolas Hulot, signé par cinq candidats à la présidentielle de 2007 (Sarkozy, Royal, Bayrou, Buffet et Voynet) ? Et le Grenelle de l'environnement n'a-t-il pas dégagé un accord des politiques, des

Deux conditions pour que cela fonctionne : un taux dissuasif et la possibilité de choix alternatifs

ONG, du patronat et des syndicats en faveur d'une contribution « *sur les produits dont le contenu en carbone ou en énergie est élevé* » ? Le « *ou* » a son

importance, on va le voir. Mais comment expliquer pareille polémique sur un sujet semblant aller de soi ? Entre divergences de fond et crochepattes tactiques. *La Vie* tente de clarifier les termes du débat.

1 Cette taxe sera-t-elle efficace ?

L'objectif est simple : diminuer l'usage des énergies fossiles (pétrole, gaz, charbon) en les taxant dès 2010. Deux conditions pour que cela fonctionne : un taux dissuasif et la possibilité de choix alternatifs. Sur le premier point, la France a connu d'inquiétants précédents : « *En 1999, Jospin et Voynet ont créé la taxe générale sur les activités polluantes (Tgap) pour inciter notamment au recyclage des déchets. Mais ça n'a pas*

marché : aujourd'hui, à 9 € le prix de la tonne traitée dans les décharges et incinérateurs, ce n'est pas dissuasif », rappelle Arnaud Gossement, porte-parole de France nature environnement. Quel prix fixer pour que la taxe carbone soit efficace ? Michel Rocard, qui a présidé une commission préparatoire, évoque 32 € la tonne de CO₂, François Fillon est descendu à 14, Nicolas Hulot suggère de démarrer à 20 et de monter en puissance au fil des ans (jusqu'à 100 € en 2030) : « *S'il n'y a pas de progressivité, ça ne sert à rien* », affirme-t-il le 7 septembre dans *Libération*. Seconde condition, l'existence d'alternatives aux activités taxées. C'est là que le bât blesse, selon Ségolène Royal, qui rappelle que certains Français, en zone rurale, n'ont pas vraiment le choix de ne pas utiliser leur voiture. Pour le député UMP Lionnel Luca, mieux vaudrait « *développer les nouvelles filières par des incitations fiscales* ». En fait, il va falloir en même temps pénaliser les activités génératrices de carbone et développer des alternatives. C'est seulement sur la durée que la substitution pourra marcher, donc que les consommateurs changeront de comportements.



3/09. Nicolas Sarkozy reçoit Cécile Duflot (Verts) pour parler de la taxe carbone.

« Oui à la taxe, si elle s'accompagne d'un chèque vert »



PASCAL CANFIN
député européen
groupe Europe-Écologie

« Pour lutter contre le changement climatique, nous devons modifier nos modes de production et de consommation. L'un des moyens d'y parvenir, mais pas le seul, est de donner un prix au carbone. C'est tout l'objet de la contribution climat énergie (ou taxe carbone). Cette proposition, issue du Grenelle de l'environnement, est soutenue depuis longtemps par les écologistes. Et le fait qu'elle soit aujourd'hui portée par Nicolas Sarkozy n'est pas une raison en soi pour nous faire changer d'avis ! Mais si nous soutenons le principe d'une contribution climat énergie, nous ne soutenons pas n'importe quelle taxe carbone. En effet, pour que ce dispositif soit écologiquement efficace et socialement juste, il doit remplir trois conditions essentielles. D'une part, la taxe doit être fixée à un niveau suffisant pour inciter à changer nos comportements. Le montant adopté de manière consensuelle cet été par les représentants des ONG, des syndicats et des entreprises

membres de la commission Rocard est de 32 € en 2010 et de 100 € en 2030. Pourquoi le gouvernement revient-il sur ce montant qui semblait convenir à tout le monde ? D'autre part, pour être socialement juste, la CCE doit être redistribuée aux ménages *via* un chèque vert, et ce chèque doit être supérieur au montant payé en taxe carbone par la moitié la moins favorisée des Français. En s'appuyant sur les calculs réalisés dans le cadre de la commission Rocard, il apparaît que le montant souhaitable, pour une taxe carbone à 32 € la tonne, est un chèque de 200 € par an. Mais si l'on verse 200 € à une famille pour qu'elle achète un billet d'avion, au final, la planète n'a pas gagné grand-chose ! C'est pourquoi nous souhaitons que ce chèque reversé aux ménages puisse servir uniquement à acheter des produits « verts » de façon à démocratiser leur consommation (produits bio et écolabellisés, équipement électroménager de catégorie A, transports en commun, services de proximité à faible impact sur l'environnement...). Un marché de plusieurs milliards d'euros pour les entreprises qui offrent des produits compatibles avec la révolution écologique qui nous attend. » ●

INTERVIEW OLIVIER NOUAILLAS

« Non, mais pourquoi pas généraliser le bonus/malus »



FRANÇOIS CARLIER
directeur des études
de l'UFC-Que choisir

« À l'UFC-Que choisir, nous sommes très sceptiques vis-à-vis du principe qui veut qu'en augmentant le prix des énergies polluantes on incitera les consommateurs à y avoir moins recours. Ce type de signal prix existe en effet déjà : le baril de pétrole atteint aujourd'hui 65 dollars contre 15 dollars il y a dix ans. Tout le monde s'attend, par ailleurs, à ce que ce montant flambe de nouveau dans les prochaines années, une fois passé la crise économique. Malgré cette conviction, les gens n'ont pas réduit leur consommation énergétique. L'expérience passée montre en effet que ce poste de dépense est assez peu sensible au prix. Entre 2003 et 2008, le prix du carburant a augmenté de 30 %, tandis que sa consommation ne reculait que de 2 % à 3 %. Aujourd'hui, le recul des dépenses énergétiques des ménages est directement lié à la crise économique et non au prix du pétrole, qui a, au contraire, baissé ! En réalité les consommateurs sont captifs. Quel que soit le coût,

les habitants de zones rurales ou périurbaines devront prendre leur voiture. Ils devront aussi chauffer leur maison au fuel ou au gaz, énergies qui resteront moins chères pour chauffer des grandes surfaces que l'électricité. L'idée d'un signal prix est donc intellectuellement séduisante mais, en pratique, elle ne fonctionne pas. En revanche, un système d'incitation fiscale de type bonus-malus a fait la preuve de son efficacité. En intervenant au moment où le consommateur change de voiture, ce mécanisme a permis de réorienter massivement les achats de véhicules vers des modèles neufs moins consommateurs d'énergie, et vers les petites diesels qui émettent moins de dioxyde de carbone. Depuis un an, l'UFC-Que choisir défend auprès des pouvoirs publics l'idée de généraliser le système de bonus-malus aux deux-roues, ainsi qu'à tous les gros équipements ménagers, comme les chaudières, les réfrigérateurs ou encore les téléviseurs, qui consomment beaucoup d'énergie. Un tel mécanisme, qui intervient au moment d'une nouvelle acquisition, aura beaucoup plus d'impact sur l'environnement que la taxe carbone. » ●

INTERVIEW NINON RENAUD



F. QUADRINI / KR IMAGES PRESSE

Les automobilistes sont-ils prêts à mettre la main au portefeuille pour faire le plein et diminuer les émissions de CO₂ ?

►► 2 Peut-elle assurer la justice sociale ?

C'est l'autre argument de Ségolène Royal : la future taxe, qui n'est pas progressive comme l'impôt sur le revenu, risque de pénaliser les plus pauvres. Certes, François Fillon répète qu'il n'y aura pas de hausse globale des prélèvements et que la situation des Français les plus modestes – mais aussi des agriculteurs et des pêcheurs (sont-ils tous économes en énergie ?) – sera prise en compte. Côté « compensations », on évoque une baisse de l'impôt sur le revenu ou la remise de « chèques verts » : une étude de l'Ademe montre que, dans de telles conditions, l'impôt aura un

effet redistributif au profit des plus démunis. Du coup, il semble peu probable qu'il serve aussi à financer le développement de voitures propres ou de transports collectifs. D'ailleurs, la Constitution interdit d'affecter un impôt à une dépense donnée. Et les exemples abondent (vignette auto, journée de solidarité) qui montrent qu'une nouvelle taxe peut être détournée de son objectif initial.

3 La consommation énergétique va-t-elle diminuer ?

S'agit-il seulement de diminuer les activités générant des gaz à effet de serre ou, plus largement, de réduire

la consommation énergétique ? On retrouve ici le fameux « ou » qui a divisé les protagonistes du Grenelle de l'environnement. Pour le moment, le gouvernement a choisi de cibler le carbone.

Il est vrai que la France veut profiter du déploiement nucléaire pour tenir les engagements du protocole de Kyoto. Elle devrait poursuivre dans cette voie, quitte à ce que le chauffage électrique bondisse vers de nouveaux pics. Mais, selon le réseau Sortir du nucléaire, « la taxe Fillon compromet l'objectif français de 23 % d'énergies renouvelables en 2020 ». ●

PHILIPPE MERLANT

Des arrière-pensées tactiques

■ Pourquoi le débat sur la taxe carbone fait-il rage avant même que ses modalités soient précisées ? C'est là que les croche-pattes tactiques interviennent. Fidèle à son art de brouiller les cartes, le président de la République n'a pas manqué de distiller des annonces contradictoires pour diviser, autant son propre camp que celui d'en face. Mais vu son *leadership* incontesté sur la majorité, les clivages y font moins de dégâts que dans l'opposition. À gauche, Ségolène Royal, affaiblie par la défection de certains soutiens (Manuel Valls, Vincent Peillon ou l'avocat Jean-Pierre Mignard, qui lui laisse la présidence de Désirs d'avenir), repasse à l'offensive médiatique de peur d'être marginalisée au sein d'un PS tenté de faire « *du Royal sans Royal* ».

L'ex-candidate présidentielle se bâtit un positionnement très à gauche à l'heure où le gouvernement, tout en renonçant à réformer les niches fiscales, annonce une hausse du forfait hospitalier. Elle s'offre aussi le luxe d'être la première socialiste à battre le fer avec des Verts galvanisés par leur succès aux européennes. Quant à ces derniers, ils doivent trouver le bon dosage entre leur souci d'incarner la fidélité aux engagements du Grenelle et leur crainte d'apparaître comme des alliés de Nicolas Sarkozy dans sa volonté de diviser la gauche. Le jeu politique bat son plein. Résultat : une majorité de Français se défient désormais de ce nouvel impôt (sauf s'il s'accompagne d'une redistribution). L'art de transformer un consensus exigeant en cacophonie générale. Vous avez dit gâchis ? ●