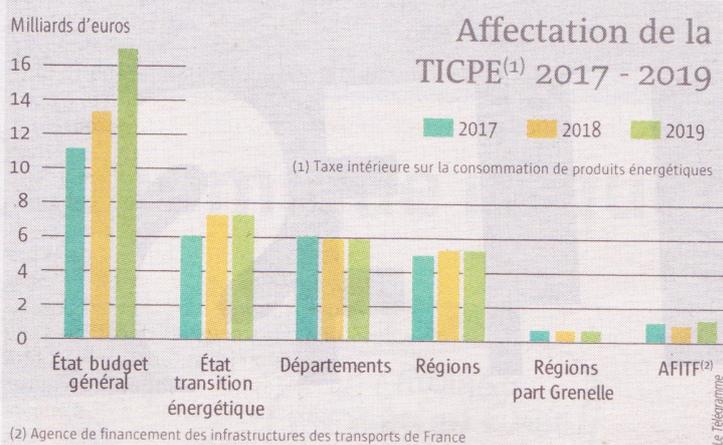


Carburant. Des taxes peu utiles à la transition écologique

Frédéric Jacq

La montée des prix des carburants est en partie due à la hausse d'une taxe, la fameuse TICPE. Sert-elle vraiment à financer la transition écologique, dont la prime à la casse et l'aide au changement de chaudière ? En pleine guerre des chiffres, la réalité est nuancée.



TICPE. Un sigle synonyme de manne considérable. Cette taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, les automobilistes la payent à chaque plein de carburant. En 2018, elle devrait garnir les caisses de l'État de 33,8 milliards d'euros et, en 2019, son montant devrait progresser de près de quatre milliards, à 37,7 milliards. Le gouvernement affirme qu'elle sert à financer tout un lot de mesures afin d'accélérer la transition écologique. L'opposition estime qu'elle sert surtout à limiter le déficit du budget de l'État. Dans les faits, en 2018, seuls 7,2 milliards d'euros issus des 33,8 milliards d'euros de la TICPE alimenteront un fonds spécial pour la transition énergétique, destiné aux énergies renouvelables. Et malgré l'envolée prévue de la taxe, la somme allouée à ce fonds ne devrait progresser que de 1,3 % dans le budget 2019 du ministère de la Transition écologique et solidaire, adopté ce mardi à l'Assemblée. Le reste du montant de la TICPE file dans plusieurs directions (voir infographie) et près de la moitié ira au budget général de l'État en 2019. Budget général d'où sortent aussi des mesures à teneur écologique. Autre comparaison peu valorisante pour le gouvernement, le budget du ministère de l'Écologie gagnera un mil-

liard d'euros en 2019 par rapport à 2018, tandis que la TICPE gonflera de quatre milliards.

Le montant des aides en hausse

Peut-on, dès lors, parler de « matraquage fiscal » ? Dans notre édition du 26 octobre, Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre de la Transition écologique et solidaire, rejetait la critique. En guise de compensation, elle brandissait « toute une batterie d'aides pour accompagner les Français », comme le coup de pouce pour changer sa chaudière au fioul ou la prime à la conversion pour acheter un véhicule moins polluant. Mais là aussi, le montant des aides paraît faible au regard de celui, gargantuesque, de la TICPE. Ainsi, en 2019, l'enveloppe de la prime à la conversion atteindra environ 450 millions d'euros, en progression de 150 millions. Financé en partie par le bonus-malus écologique à l'achat de voitures neuves.

Quant au « chèque énergie », distribué aux ménages modestes pour les aider à payer leurs factures, il passera à 200 euros. La facture pour l'État ? 710 millions d'euros, en hausse de 129 millions. D'autres pistes d'aides ont été lancées par Emmanuel Macron, mardi (nouvelle amélio-

ration du chèque énergie et l'extension à l'ensemble de la France de la défiscalisation de l'aide au transport) dont le coût n'a pas encore été dévoilé.

« 55 milliards d'euros de taxes écologiques en plus »

Très remontée sur le dossier carburants, l'opposition n'a pas manqué l'occasion de fustiger les choix fiscaux du gouvernement : Valérie Rabault, députée du Tarn-et-Garonne, et présidente du groupe Socialistes et apparentés à l'Assemblée, est l'une des plus actives dans la guerre des chiffres. Elle brandit régulièrement celui de « 55 milliards d'euros de taxes écologiques en plus sur le quinquennat » qu'elle compare au Grand plan d'investissement 2018-2022 du gouvernement, qui ne consacre « que » 20 milliards à la transition écologique. Alors, faut-il investir la totalité de la TICPE dans l'écologie ? Pour Matthieu Orphelin, député LREM, c'est non : « Il est illusoire et démagogique de dire que 100 % de la fiscalité environnementale doit aller à la transition (écologique). En revanche, si certaines bonnes mesures ont été annoncées par le gouvernement, il en faut un peu plus », indiquait-il dans Libération, il y a quelques jours.