



Les taxes environnementales ont bondi de 10 milliards d'euros durant le quinquennat de François Hollande. Emmanuel Macron poursuit sur le même rythme

## Budget: la fiscalité verte, cette plante grimpante qui va continuer à s'épanouir

### *Taxmania*

**L'arbre de la réduction des prélèvements obligatoires présentée lundi dans le projet de loi de finances (-0,8 point) cache une forêt de hausses et de baisses d'impôts.** Si le gouvernement communique beaucoup sur la suppression des cotisations salariales, l'exonération des heures supplémentaires ou la baisse de la taxe d'habitation qui devraient redonner 6 milliards d'euros aux Français, la fiscalité verte va de nouveau frapper le portefeuille des contribuables. « Un choix difficile mais que nous assumons », affirme Bruno Le Maire, le ministre de l'Économie.

Raphaël Legendre

ON A COUTUME DE DIRE que les arbres ne montent pas jusqu'au ciel. La question peut se poser pour la fiscalité verte, une plante vivace qui monte, qui monte... Tant et si bien que les automobilistes vont à nouveau voir leur facture augmenter à la pompe l'année prochaine.

Le projet de loi de finances présenté lundi en Conseil des ministres prévoit en effet une nouvelle hausse de la taxe carbone, l'une des composantes de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE, l'ex-TIPP), ainsi qu'une nouvelle hausse de la taxe sur le diesel pour le rapprocher de l'essence. Une facture de 1,9 milliard d'euros de taxes nouvelles portées par les ménages l'année prochaine, qui se

traduira par une hausse de 6,5 centimes du diesel à la pompe et 2,9 centimes de l'essence dès le 1<sup>er</sup> janvier, indique le ministère de la Transition écologique. Les deux carburants ne seront plus alors qu'à quelques centimes d'écart, le gouvernement prévoyant d'aligner complètement les tarifs des deux carburants en 2020.

Et l'inflation fiscale continuera les années suivantes ! « La partie carbone de la TICPE a été insérée dans tous les produits pétroliers en fonction de leurs émissions de gaz à effets de serre. Instaurée en 2014 à 7 euros la tonne, il est prévu qu'elle monte à 100 euros la tonne en 2030 pour financer la transition écologique. Il n'y a aucun doute sur la pérennité des hausses dans les années à venir », assure l'avocate Evguenia Deriviankine, associée du cabinet UGGC. L'an dernier, le rapporteur du budget au Sénat, Albéric de Montgolfier, avait calculé que la facture pourrait dépasser les 14 milliards sur le quinquennat !

**80 km/h.** Les automobilistes seront les premiers frappés, mais pas que. Le budget prévoit également la suppression de niches fiscales sur le « carburant non routier », utilisé par certains professionnels pour faire fonctionner des machines, notamment dans le génie civil et les travaux publics. La suppression des tarifs réduits leur coûtera un milliard d'euros l'année prochaine (exploitants agricoles et transporteurs ferroviaires seront exonérés de la hausse). De quoi nourrir la grogne des industriels.

Il n'y a pas qu'à la pompe que les automobilistes seront davantage taxés l'année prochaine.



**Les taxes sur les carburants** vont encore augmenter de 3 à 6,5 centimes par litre en 2019.

Selon les prévisions du gouvernement, la limitation à 80 km/h sur certaines routes va rapporter 26 millions d'euros d'amendes en plus aux caisses de l'Etat. Une somme qui, comme promis par Edouard Philippe, sera prioritairement affectée « au fonds pour la moderni-

sation des établissements de santé publics et privés (...) pour la prise en charge des accidentés de la route ». Au total, radars et voitures de contrôle banalisées continuant à être déployés de partout en France, les amendes de contrôle de la circulation et du stationnement vont grimper de 32 millions d'euros (+6,7 %), pour atteindre la somme rondelette de 510 millions d'euros en 2019.



Pour accompagner la transition automobile, le gouvernement va prolonger la prime à la casse, qui a rencontré un vif succès depuis son élargissement à l'achat d'un véhicule d'occasion. « On atteint l'objectif annuel de demande dès la fin août, c'est un vrai succès », indique-t-on à Bercy, où l'on se réjouit d'avoir sorti 250 000 véhicules polluant du parc automobile français, alors que l'objectif sur tout le quinquennat est de 500 000 véhicules. Victime de son succès, Bercy a gelé les paiements. Soixante-dix mille demandes de prime à la casse sont en attente de traitement. L'entourage de Gérald Darmanin explique qu'il a fallu attendre les surplus de recettes tirés du malus écologique - grâce à la bonne santé du marché automobile en 2018, tiré par les ventes de SUV - pour couvrir le dérapage de la prime à la casse. Tout devrait donc rentrer dans l'ordre dans les semaines à venir.

**Taxe incitative.** D'autres mesures vont continuer de faire gonfler la fiscalité verte l'année prochaine. Comme la modernisation de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP).

**« Les entreprises réclament de la clarté et de l'engagement à long terme. Elles ont besoin de visibilité, de stabilité »**

Créée au début des années 2000 pour favoriser le recyclage en taxant les déchets stockés ou brûlés, tout en exonérant les déchets transformés, la composante « déchet » de la TGAP (TGAP-d) va être durcie pour les collectivités locales : 130 millions en 2021, 180 millions en 2022 et 260 millions en 2023. A contrario, les collectivités ayant recours à des spécialistes du retraitement des déchets verront leur taux de TVA diminuer de 10 % à 5,5 % pour les opérations de revalorisation (-80 millions d'euros par an à partir de 2021). « Les frais de gestion seront en outre réduits pour les collectivités instaurant sur leur territoire la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) incitative », ajoute Bercy, ce qui au total devrait déboucher sur « un bilan financier équilibré pour les collectivités territoriales », assure le PLF.

Après avoir augmenté de près de 10 milliards d'euros durant le quinquennat Hollande, la fiscalité verte continue sur le même rythme d'inflation avec Emmanuel Macron. Mais est-ce réellement efficace ? « Il est encore trop tôt pour juger », indique Evguenia Dereviankine. Néanmoins pour cette spécialiste, de nombreux exemples prouvent que la fiscalité environnementale fonctionne. « Mais les entreprises réclament de la clarté et de l'engagement à long terme. Elles ont besoin de visibilité, de stabilité, ne serait-ce que pour calculer les amortissements de leurs investissements », insiste l'avocate. C'est aussi vrai pour la fiscalité dans son ensemble.

@LEGENRA