

## Taxes, règlements... et gilets jaunes

Jacques Maire

@74025

Si l'on en croit les sondages, trois quarts de la population soutiendraient le mouvement des gilets jaunes contre la fiscalité sur les carburants, et en particulier contre la nouvelle taxe carbone. Mais d'autres sondages montrent qu'une proportion similaire de la population pense qu'il faut lutter contre le changement climatique, ce qui est le but de ladite taxe !

La population avait jusqu'alors supporté sans récrimination des charges liées à la transition énergétique. La CSPE (Contribution au Service Public de l'Électricité), par exemple, a créé une charge supérieure en ordre de grandeur dans l'indifférence générale. Même noyée dans d'autres taxes, elle n'est pas évoquée dans le mouvement actuel. La taxe carbone, qui date de 2014, est passée inaperçue jusqu'à maintenant, mais il est vrai que le prix du pétrole était relativement bas à l'époque.

Le démarrage du mouvement actuel n'a pas été rapide puisque la première pétition date de mai, et cela n'a vraiment démarré qu'en octobre. Il ne correspond pas à la chronologie des taxes puisque l'échéancier est connu depuis 2017. Le début de l'examen du budget 2019 l'a cependant mis en lumière et l'ambiance générale a fait le reste. À remarquer que depuis le début de l'automne, le cours du pétrole est orienté à la baisse !

Sur le plan théorique, cette taxe a de quoi réjouir les économistes car c'est un signal prix laissant le choix au consommateur et, surtout, dont l'échéancier futur est affiché. Autrement dit, c'est l'idéal pour un comportement

rational, mais la population ne semble pas partager ce sentiment !

Certaines autres mesures ne soulèvent pas de difficulté ou plutôt laissent indifférent. Dans cette catégorie rentrent les règlements et les normes, même si au bout du compte c'est le consommateur qui paye. La seule mesure qui a soulevé un tollé a été la limitation de vitesse mais personne n'a parlé à l'époque d'énergie. Les normes et obligations dans la construction neuve renchérisent le coût de 10 à 15 % mais si elles font l'objet de discussions entre experts, elles ne font pas l'objet de contestation de nature politique. Sans doute sont-elles comprises et donc admises mais c'est surtout une question que l'on ne rencontre généralement qu'une fois dans sa vie.

Les mesures qui ne touchent que les entreprises laissent le public indifférent. La mise en place des quotas de CO<sub>2</sub> et du marché de quotas pour certains secteurs n'a intéressé que les industriels. Le public ne voit pas la répercussion sur les prix ou sur la compétitivité.

Plus étonnant est l'indifférence vis-à-vis de la CSPE qui représente plus de 15 % de la facture d'électricité et a été multiplié par 7 environ de 2002 à 2016. Cela s'explique sans doute par l'apparente complexité de la facture qui est variable dans l'année et payée souvent sans lecture, par prélèvement automatique tous les deux mois. Autre étonnement, le mouvement parle très peu du chauffage. Et pourtant, l'augmentation est là et la dépense supérieure mais

le consommateur de fuel domestique ne fait qu'une ou deux opérations annuelles.

Quelles sont donc les raisons de ce réveil brutal ?

L'une d'elles est sans doute que les particuliers dans leur grande majorité ne font pas vraiment le lien entre leur comportement et le climat. Ils ont l'impression de ne pas gaspiller et les taxes ne leur apparaissent que comme un prélèvement fiscal. La notion de signal prix leur est étrangère.

La faible élasticité de la consommation de carburant à court terme renforce ce sentiment de charge imméritée puisque la consommation diminue peu dans l'immédiat. Cette faible élasticité fait des carburants un outil fiscal efficace mais l'effet direct sur le climat est négligeable ! Il faut ajouter que son produit n'est destiné qu'en faible partie à la transition énergétique !

Le mouvement s'est focalisé sur les carburants qui ont subi de fortes hausses ; entre octobre 2017 et octobre 2018, le diesel a augmenté de 23 % et l'essence de 18 %. Les taxes ne sont responsables respectivement que de 5 % et 3 % mais elles constituent un axe normal de l'action politique car c'est le plus parlant pour le public et donc pour l'électeur.

L'annonce de l'échéancier est rationnelle et courageuse, mais le public en a retenu l'impression qu'il rentrait dans un toboggan avec des échéances de croissance de la taxe et qu'il était donc urgent d'arrêter tout de suite.

La vivacité du mouvement peut s'expliquer de différentes façons, en dehors bien sûr de l'ambiance générale :

- L'attachement sentimental à la voiture est fort chez beaucoup ; y toucher est une « agression » d'autant que d'autres mesures avaient déjà énervé les automobilistes.
- L'annonce d'une nouvelle taxe a un effet excitateur ; aurait-on pu augmenter sans publicité la TICPE (taxe intérieure de consommation des produits énergétiques) ?

- L'évolution des taxes alors que le prix du pétrole augmentait fortement a conduit aux hausses citées ci-dessus.

- Le fait est qu'on va régulièrement à la pompe, qu'on paie immédiatement donc qu'on constate régulièrement l'augmentation.

- L'annonce de l'évolution ultérieure qui n'est pas ressentie comme une information utile mais comme l'annonce de nouvelles agressions !

- Les mesures annoncées pour atténuer le choc, dirigées à juste titre vers les plus faibles revenus, n'ont aucun effet sur la grande partie des manifestants (qui les paieront indirectement). De toute façon, dans toute évolution fiscale, seuls ceux qui sont pénalisés se manifestent.

La situation actuelle illustre la difficulté de faire des mouvements qui soient rationnels pour les experts mais qui soient en même temps compris du public. L'échec des péages pour les poids lourds est un autre exemple de mesure intelligente mais rejetée par la population. L'opinion est un peu comme un liquide en surfusion qu'une petite perturbation fait prendre en masse.

On ne sait pas aujourd'hui la sortie du mouvement mais la leçon est coûteuse. Dans une démocratie, il faut anticiper les réactions du grand public même si elles ne paraissent pas rationnelles. Elles sont peut-être difficiles à prévoir mais elles sont encore plus difficiles à arrêter !

Le 2 décembre 2018