

# Contribution Climat énergie : lorsqu'il s'agit de trouver des idées d'impôts nouveaux, la planète a bon dos

Taxer ! Taxer sans cesse. Taxe, Taxe et taxaetera... Rivaliser d'ingéniosité pour guérir les maux économiques par la stigmatisation. Culpabiliser les automobilistes français comme les principaux pollueurs mondiaux au prétexte que le parc automobile national est majoritairement dieselisé. La solution pour les écologistes fondamentalistes désireux d'éradiquer l'automobile ? La taxe.

S'il apparaît évident que les pouvoirs publics ont fortement incité au surdéveloppement d'une motorisation diesel pas toujours en accord avec le besoin des automobilistes, il convient cependant de rétablir certaines vérités qui viennent heurter le discours politiquement correct asséné et martelé selon lequel le diesel devrait être surtaxé.

L'automobiliste n'est pas responsable des erreurs politiques passées

Depuis des années, les pouvoirs publics incitent et poussent à l'achat de motorisation diesel sur le territoire français. S'il est incontestable que les rejets de particules fines des anciens moteurs diesels posent encore un problème en termes de santé environnementale, la surtaxation du diesel n'apporte rien si ce n'est un impôt supplémentaire pour l'Etat. Est-ce à l'automobiliste de payer davantage ?

Les diesels récents ont réglé le problème des particules fines

L'Académie de Médecine le reconnaît. Dans un rapport rendu par le professeur Michel Aubier sur l'impact sanitaire des particules diesel, il est clairement établi que depuis « depuis 2011, toutes les voitures particulières à moteur Diesel vendues sont équipées de filtres à particules. Ceux-ci filtrent toutes les granulométries de particules (fines et ultrafines) avec une très grande efficacité (>99,9% en nombre, >99% en masse pour les véhicules les plus émissifs), produisant une teneur en particules en sortie du pot d'échappement similaire à celle de l'air ambiant ». Alors la hausse des taxes sur le diesel ne serait-elle qu'un faux prétexte visant à engranger davantage de taxes ?

Les motorisations diesel bénéficient d'un bonus écologique

Aussi étrange que cela puisse apparaître, les véhicules à motorisation diesel sont ceux bénéficiant des bonus écologiques les plus importants. Et pourtant, c'est au nom de l'écologie et de la contribution climat que l'Etat envisage d'augmenter les taxes ! Comment trouver une logique à tout cela ? Les motorisations diesel sont en effet les plus sobres en termes d'émissions carbone ? Aussi, le bonus écologique à l'achat d'un véhicule neuf étant basé sur les émissions de CO2 au kilomètre, il est alors évident que ce sont ces mêmes véhicules qui bénéficient des primes à l'achat les plus importantes. L'argument « écologique » ne tient donc pas la route et renforce une nouvelle fois la thèse d'une volonté politique d'aller chercher du financement discret au nom d'une « Planète en danger ».

Et la qualité de l'air dans tout cela ?

A entendre le catastrophisme des discours faussement écologistes, la voiture diesel de Monsieur Toutlemonde serait la source de tous les maux, responsable d'un dérèglement climatique international, dans lequel la qualité de l'air se dégraderait chaque jour. Pourtant, tordons le cou à cette idée reçue. C'est absolument FAUX. Non, la qualité de l'air ne se dégrade pas. Malgré ce sentiment partagé par une grande partie de la population, nous assistons au phénomène inverse. Elle s'améliore et tant mieux. Pour citer une nouvelle fois le rapport de l'Académie de Médecine, en 20 ans, les émissions de particules du transport ont diminué de 39%. « Alors que le trafic routier en France a augmenté entre 1990 et 2010, les émissions de PM10 (particules de diamètre inférieur à 10 micromètres) ont diminué de 39% (48% pour les PM2,5 et 52% pour les PM1,0) ». Rappelons aussi que les émissions de particules à l'échelle nationale sont majoritairement issues du secteur résidentiel, de l'industrie et de l'agriculture, les transports ne représentant que 10% du volume de particules émises. Le rajeunissement naturel du parc automobile français et les progrès des

constructeurs automobiles contribuent à l'abaissement chaque année de ce même volume.

Il n'y a pas d'avantage fiscal aux diésélistes

Des prix à la pompe moins élevés ne signifient pas pour autant « avantage » fiscal. Il existe au contraire une surtaxation globale des carburants. En effet, les directives européennes imposent à chaque état membre d'appliquer une taxe fixe sur les carburants. Cette taxe (TICPE) est cadrée par une directive européenne fixant à 0,33 centime (Gazole) et à 0,36 centime (Sans plomb) la part minimale de taxe par litre de carburant. Chaque état peut ainsi décider de son propre montant de TICPE à condition qu'il soit supérieur ou égal à ces minima. En France, la TICPE est fixée à 0,43 centime (Gazole) et à 0,61 centime (Sans plomb) par litre soit bien au-delà des minima imposés par l'Europe ! Il n'y a donc pas d'avantage fiscal aux moteurs diesels mais bien un trop perçu par l'Etat. La seule justice sociale serait donc de ramener à la baisse les taxes pesant sur le sans plomb de manière à rééquilibrer progressivement les taxes entre les différents carburants vers les bas. Un discours qui aurait dû convaincre même les plus opposés aux motorisations diesels qui appellent à ce rééquilibrage. Mais leur opposition à ce principe d'abaissement des taxes (objectivement excessives) n'est-elle pas la preuve irréfutable d'une simple volonté d'alourdir le budget des automobilistes ?