

Ce que les patrons attendent

La nique à Kyoto

La Chambre de commerce a présenté, mercredi, dans son bulletin *Actualités & tendances* ses vingt priorités au prochain gouvernement, parmi lesquelles, dans un souci de gouvernance publique « durable et efficace », la limitation de l'appareil du pouvoir à sept « grandes fonctions de l'État ». L'organisation patronale plaide notamment pour la création d'un super ministère des Affaires économiques, incluant les transports, la communication, l'innovation, la recherche appliquée, les infrastructures et l'énergie. Ce qui tranchera avec le saucissonnage aussi désuet qu'artificiel qui fut fait, au cours des dernières législatures, entre le ministère de l'Économie et celui des Classes moyennes.

Les patrons n'ont rien dit de très nouveau par rapport à leurs revendications précédentes : statu quo sur les charges sociales et les impôts, limitation de l'indexation aux bas salaires (1,5 fois le salaire social minimum), plafonnement des retraites, meilleure maîtrise des finances publiques et des investissements publics (ils demandent l'introduction d'une loi de finance à la Française qui donnerait un contrôle accru du parlement sur les dépenses et davantage de relation entre coût et efficacité des dépenses), réforme de l'administration de l'emploi et abolition du forfait d'éducation qui plombe les initiatives destinées à mettre plus de femmes sur le marché du travail. Tous les thèmes y passent, et des plus pertinents, comme la nécessité de créer, au niveau des juges, des chambres spécialisées capables de traiter des affaires financières complexes.

Dans leurs recommandations, la réflexion que les patrons livrent, sans tabou, sur le tourisme à la pompe, son impact budgétaire et les considérations environnementalistes, mérite une mention spéciale.

**Comme on ménage
la chèvre et le chou,
il s'agirait
là de concilier
les volumes
de carburants
commercialisés avec
les engagements
de climat**

L'après-crise rendra très délicat l'arbitrage du pouvoir en faveur ou non du tourisme à la pompe, lequel rapporte plus d'un milliard d'euros à l'État chaque année. Alors en temps de disette économique avec des prévisions du Statec qui tablent sur un budget dans le rouge en 2009 et 2010, difficile de faire la fine bouche face à des consommateurs étrangers qui viennent faire leur plein dans les stations luxembourgeoises. « Il paraît recommandable, note la Chambre de commerce, de ne pas poursuivre activement une politique de sortie agressive du *Tanktourismus* et de

continuer de se positionner à la limite inférieure de la fourchette des taux d'accises admis par l'Union européenne ».

Pragmatiques, les patrons avancent des chiffres imparables : les recettes issues de la taxation sont 8,5 à dix fois plus élevées que l'achat de quotas pour la couverture des émissions excédentaires, qui permettent aux mauvais élèves de l'environnement de se racheter une conduite.

Si le ralentissement économique a fait baisser le prix des certificats d'émission CO₂, on n'en connaît pas l'évolution à long terme. Ce qui fait plaider l'organisation patronale pour une réévaluation sur une base régulière du phénomène des ventes transfrontalières de produits pétroliers à l'aune de ce qui sera le plus rentable pour les finances de l'État : les certificats ou la ruée aux pompes. Il n'y a pas vraiment d'alternative à une « sortie radicale », même dans l'après-crise, si on veut maintenir au Luxembourg des taux d'imposition sur le revenu des ménages et des entreprises « intéressants », dans un souci de compétitivité économique. « La Chambre de commerce milite plutôt en faveur d'une sortie partielle virtuelle par le biais d'excédents budgétaires structurels dans le long terme ». Bref, comme on ménage la chèvre et le chou, il s'agirait là de concilier les volumes de carburants commercialisés avec les engagements de climat. La flexibilité des mécanismes de Kyoto le permet.

Ce sont les ours qui vont être contents. Comme le souligne l'organisation patronale, la consolidation de la position du grand-duché en plaque tournante dans le domaine de la logistique rend illusoire l'espoir de faire baisser la partie des émissions de CO₂ attribuables aux transports. **Véronique Pujol**