PRIX À LA POMPE

L'ÉCOLOGIE SUR LE DOS DE

Augmenter les taxes sur l'essence au nom de la lutte contre la pollution, mais sans rien changer aux facteurs économiques et urbanistiques qui imposent aux habitants des zones rurales et suburbaines des trajets en voiture quotidiens ? Une mesure plus budgétaire qu'écologique. Bref, un impôt injuste. **PAR EMMANUEL LÉVY**



Florian Salesse / La Montagne / PhotoPQR / MaxPPP

Pour *« la transition énergétique, il fallait envoyer un signal prix »*. C'est une évidence, pour Edouard Philippe. Comme Alain Juppé, son mentor, justifiait en 1995 la vente de Thomson pour 1 €, le Premier ministre, lui aussi, droit dans ses bottes, assume : l'augmentation des taxes sur les carburants est inévitable. L'équation est simple : face aux émissions de particules fines, de CO_2, il faut sortir le drapeau vert, et frapper l'usage de la voiture, là où ça fait mal. Au porte monnaie. Pour les automobilistes qui subissent la hausse de la fiscalité en plus de l'envolée des prix du baril, ce signal prix ressemble fort à un coup de bambou sur leur pouvoir d'achat. A raison de plus 7,6 centimes d'euros (+ 11,9 %) par litre de gazole, et de 3,9 centimes d'euros (+ 4,9 %) par litre d'essence sans plomb en 2018, le passage à la pompe à essence se révèle à chaque fois plus douloureux. Louis Pautrel, maire du Ferré, 700 habitants dont beaucoup travaillent à Rennes, a dégainé sa calculette. Pour le vice-président de l'association des Maires ruraux de France, c'est l'augmentation de trop. Et de prendre l'exemple d'un couple qui consomme 45 l de gasoil par semaine. En deux ans, la hausse continue les prive de 1 053 €, presque un Smic. L'édile breton milite désormais pour un gel des taxes, comme le proclame une délibération de son conseil municipal. Pas sûr qu'il soit entendu. Lui comme tout ceux qui s'apprêtent à bloquer les routes, le 17 novembre prochain, à l'appel des nombreuses pétitions qui circulent sur Internet où l'exaspération le dispute à la colère. Gérald Darmanin, comme Bruno Le Maire, les deux principaux ministre de Bercy, l'ont confirmé : des hausses, il y en aura encore jusqu'à la fin du quinquennat, en 2022. L'écologie bien sûr, mais aussi la cassette. Soucieux de conforter les presque 35 milliards d'euros, sans compter la TVA, qui rentrent dans les caisses de l'Etat, les deux soldats fidèles d'Emmanuel Macron connaissent aussi leur macronéconomie par cœur : *« Nous intégrerons le coût écologique dans le prix du carbone, en faisant monter en puissance la taxe carbone pour atteindre 100 €/t CO_2 en 2030 »*, telle était la promesse numéro 5 du candidat victorieux à la présidentielle.

L'OFCE CALCULE que les mesures prises induisent un effort quatre fois plus important pour les 10 % les plus pauvres que pour les 10 % les plus riches.

Stigmatisations

« Si l'on intègre l'ensemble des taxes, hors la TVA, qui pèsent sur le carburant, nous sommes déjà à 100 € par tonne de CO_2 émis, dont près de 45 € rien que pour la taxe carbone instaurée en 2012 et qui, depuis, a progressé chaque année », décrypte l'économiste Lucas Chancelle. Dans son livre *Insoutenables inégalités,*

S PAUVRES

ce spécialiste des inégalités et de l'environnement dénonçait déjà la capture par les économistes libéraux des politiques environnementales – le fameux signal prix. Lesquelles finissent par être ressenties, souvent à juste titre, par les plus fragiles comme dirigés exclusivement contre eux : antipauvres, antiruralité, etc. Bref, la double peine pour ces populations qui, soumises aux inégalités, sont aussi celles qui doivent subir le plus les effets de la dégradation de l'environnement, comme l'a montré la récente crue de l'Aude. *« Les gens ne sont pas stupides. On leur demande des efforts pour une juste cause, alors même qu'ils voient bien que les deux budgets déjà votés sous Emmanuel Macron sont régressifs, au sens où ils sont antiredistributifs, inégalitaires. Le Laboratoire sur les inégalités mondiales a établi que les 0,01 % les plus riches ont vu leurs prélèvements passer de 52 % en 2016 à 46,6 % en 2018 »*, poursuit-il. *Marianne*, qui s'était fait l'écho de cette étude, avait ainsi chiffré à 1,27 milliard d'euros le gain pour les 5 034 Français les plus riches. Comment avaler dès lors que les 4 milliards d'euros ponctionnés sur les consommateurs de carburant en 2018, et rebelote en 2019, financent ainsi les cadeaux aux bienheureux ?

"ON DEMANDE AUX GENS DES EFFORTS POUR UNE JUSTE CAUSE, ALORS MÊME QU'ILS VOIENT BIEN QUE LES DEUX BUDGETS VOTÉS SOUS MACRON SONT INÉGALITAIRES."
LUCAS CHANCELLE, ÉCONOMISTE

L'analyse de Lucas Chantelle est confirmée par l'OFCE : *« Notre estimation révèle le caractère régressif d'une taxe carbone réalisée sans mécanisme de redistribution, pour ce qui concerne le surcoût annuel en pourcentage du revenu. En effet, la taxe impacte plus fortement les ménages les plus pauvres du fait d'une consommation généralement contrainte, et d'une faible capacité d'investissement dans des logements mieux isolés ou des véhicules plus sobres. »* Bref, plus on est pauvres, moins on a la capacité de modifier sa consommation de carburant et plus la douloureuse est importante. L'OFCE calcule que les mesures ainsi prises induisent un effort quatre fois plus important pour les 10 % les plus pauvres que pour les 10 % les plus riches !

Facture dispendieuse

Quand aux ménages parisiens, qui disposent, eux, d'une station de métro tous les 400 m en moyenne, ils *« devraient être les moins affectés par la montée en charge de la taxe carbone »*. On comprend mieux la sortie anti-mesure de compensation de la hausse des carburants (qu'elle se nomme ticket ou chèque carburant) de Benjamin Griveau, qui lorgne la mairie de Paris. Dans les colonnes de notre confrère du *JDD*, le porte-parole du gouvernement a ainsi raillé Laurent Wauquiez : *« Son ticket carburant, c'est de la subvention à la pollution. Wauquiez, c'est le candidat des gars qui fument des clopes et qui roulent au diesel. Ça n'est pas la France du XXIe siècle que nous voulons. »* Sans doute dans les rêves les plus fous de Benjamin Griveau, les garages des maisons des classes moyennes périurbaines débarrassées de leurs voitures se transforment spontanément en incubateur de start-up.

Plus terre à terre, l'étonnante stratégie politique qui, plaçant fumeurs et conducteurs de diesel dans le camp des méchants pollueurs, conduit à stigmatiser deux populations, dont l'addition forme une large majorité dans le pays. Le porte-parole du gouvernement dénonce l'idée de *« subventionner la pollution »*, quand en économie on appelle en réalité cela *« un mécanisme de redistribution »*. Des dispositifs de cette nature existent dans des pays peu suspects de subventionner les pollueurs, comme la Suède ou l'Allemagne. Pas en France, en tout cas pas pour les carburants quand il en existe un pour le chauffage domestique, jusqu'à 227 € par an sous condition de ressource. Pourtant, *« la France est parmi les pays de l'Union où les taxes sur les carburants sont les plus importantes. On est presque à deux fois les niveaux des minimas applicables en Europe, soit 0,359 € par litre d'essence contre 0,68 € en France et 0,33 € par litre de gazole contre 0,59 € »*, insiste Pierre Chasseray de l'association 40 Millions d'automobilistes. Dans ces conditions, il n'y a pas que Laurent Wauquiez qui en appelle à la mise en place de ticket carburant. L'OFCE note ainsi que *« la Contribution climat énergie serait la première taxe carbone au monde à dépasser 50 €/tCO_2 sans aucun mécanisme de redistribution. Afin de garantir l'acceptabilité sociale de la nécessaire augmentation de la taxe carbone, il sera indispensable d'assurer la mise en place de mesures d'accompagnement (renforcement des transports collectifs, facilitation de la rénovation énergétique) pour en limiter la régressivité »*.

Problème, le chèque énergie pèse déjà près de 800 millions d'euros. Son extension aux carburants pour les ménages ruraux et suburbains risque de faire déraper la facture pour l'Etat. *« La généralisation d'un chèque énergie est la seule solution pour accompagner les ménages pauvres et moyens. A mon sens, c'est une multiplication par quatre du montant de l'aide qui est nécessaire »*, assure Lucas Chancelle. Bref, un budget de plus de 3 milliards d'euros. Cette marge de manœuvre, Emmanuel Macron n'en dispose plus. Ils ont déjà été dépensés pour l'abrogation de l'Impôt de solidarité sur la fortune. Une subvention aux plus riches... ■