

Prix du carburant: le gouvernement paie cher une vision économique simpliste

PAR ROMARIC GODIN

ARTICLE PUBLIÉ LE SAMEDI 3 NOVEMBRE 2018

En faisant de l'incitation fiscale l'alpha et l'oméga de sa politique économique, le gouvernement se fracasse sur une réalité plus complexe. Les conséquences de la hausse du carburant seront désastreuses, y compris pour les politiques environnementales.

Décidément, la question du pouvoir d'achat devient la malédiction du gouvernement. Incapable de convaincre les ménages qu'il prend soin de leurs revenus, l'exécutif doit faire face à une nouvelle révolte, cette fois des automobilistes excédés par l'augmentation des prix à la pompe. Le 17 novembre, un appel au blocage des routes a ainsi été lancé.

Certes, **la hausse des prix à la pompe s'explique aux deux tiers par celle du prix du pétrole**, mais l'ajout de taxes censées dissuader encore davantage les ménages d'utiliser leur automobile a encore accru le mécontentement. Jusqu'ici, les critiques sur la question venaient plutôt de la gauche et de l'inégalité des cadeaux fiscaux consentis aux plus aisés et aux entreprises. Cette fois, la contestation reprend un des thèmes préférés et traditionnels du populisme de droite, le fameux « *automobiliste vache à lait de l'État* ».

Mais les deux mouvements convergent pour pointer non seulement l'incapacité du gouvernement à convaincre de la logique globale de sa politique, mais aussi l'inanité d'une démarche obsédée par son idéologie de marché. Car, dans les deux cas, le gouvernement prétend agir pour faire face à un besoin : d'un côté la relance de l'investissement productif, de l'autre la lutte contre le réchauffement climatique. Dans les deux cas, la réponse à ces problèmes réels et urgents est la même : jouer sur la politique fiscale. Pour

favoriser l'investissement productif, on défiscalise le capital. Pour lutter contre les émissions de la circulation automobile, on taxe le carburant.



Gérald Darmanin et Bruno Le Maire à l'Élysée en juillet 2017. © Reuters

Pour le gouvernement, tout est simple : l'État crée des incitations pour influencer le marché par sa politique fiscale. Ensuite, il suffit de laisser faire les agents rationnels qui, fuyant l'impôt dans tous les cas, adapteront leurs comportements en conséquence. Réduisez les taxes sur les revenus du capital et attendez que les investisseurs se pressent pour financer les entreprises. Augmentez les taxes sur le diesel et attendez que les automobilistes passent massivement à la voiture électrique ou aux transports en commun.

Tout cela est fort beau, du moins en théorie. Las, encore une fois, le gouvernement doit apprendre qu'il y a loin de la théorie à la pratique et que les marchés parfaits n'existent pas. L'agent économique a un comportement déterminé par beaucoup d'autres éléments que la seule politique fiscale. Étonnamment, il existe des cas où celle-ci n'est pas déterminante.

Un des cas est bien la relance de l'investissement productif : la politique fiscale indifférenciée ne peut régler la question centrale et ignorée par la majorité présidentielle de la concurrence entre les revenus financiers largement défiscalisés par les circuits d'évasion et l'investissement dans l'outil industriel. Tant que cette question centrale n'est pas réglée, le lien entre baisse de la fiscalité du capital et emploi, revendiqué par le gouvernement, restera ténu.

Et il ne restera plus de ces mesures que ce qu'elles sont fondamentalement : des cadeaux fiscaux aux plus fortunés. Comme ces cadeaux ont été financés en partie par une réduction des transferts aux ménages, par l'intermédiaire de la baisse des cotisations salariales, l'augmentation en partie non compensée

pour les retraités de la CSG et la non-augmentation du pouvoir d'achat des fonctionnaires, l'effet politique est désastreux.

Aussi les deux locataires de Bercy, Bruno Le Maire et Gérard Darmanin, ont-ils, malgré leurs multiples sorties médiatiques, toutes les peines du monde à convaincre qu'ils prennent soin du pouvoir d'achat des plus modestes. Malgré ce qu'ils disent, la priorité a bien été donnée au capital (avec des mesures dès le 1^{er} janvier). Et les ménages savent que l'arbitrage qui, à l'été 2017, a consisté à réduire la hausse prévue des salaires du privé a été pris pour financer ces mesures sur le capital, alors même que ces dernières ne réaliseront pas les promesses avancées par l'exécutif.

Or voici que le gouvernement agit de même, quoique dans l'autre sens avec le prix du carburant. Son idée est simple. Il surtaxe le carburant et subventionne les voitures électriques pour inciter les agents à délaisser les moteurs à essence et à se tourner vers les moteurs électriques. C'est l'argument défendu par l'économiste Philippe Martin, président du Conseil d'analyse économique, et soutien d'Emmanuel Macron.

Seulement, les choses ne sont pas si simples. D'abord, cette taxe ne frappe ici que les ménages. Ensuite, il aurait été utile de se rappeler que les hausses passées du prix de l'essence n'ont pas incité les ménages à se tourner vers d'autres modes de locomotion. Sans doute, toutes les décennies de culte de l'auto comme signe de réussite sociale y sont pour quelque chose et cela ne change pas par un simple signal sur les prix.

Mais ce n'est pas tout. Une grande partie des automobilistes n'ont pas de modes alternatifs, notamment dans les zones rurales. Ces zones où, depuis des décennies, on ne cesse de réduire l'offre de transport collectif, notamment ferroviaire. Comme les infrastructures liées à la voiture électrique sont, dans ces régions, également inexistantes, les habitants qui doivent se déplacer pour tout, y compris pour recourir à des services publics de plus en plus distants (lire par exemple **le reportage autour de la lutte pour la maternité du Blanc de Dan Israël**), n'ont pas réellement d'alternative.

La logique de marché rationnelle du gouvernement ici ne tient pas, elle échoue sur des réalités auxquelles ce même gouvernement ne prend pas garde et, dès lors, il ne reste plus qu'une chose de sa politique environnementale : un alourdissement de la facture à la pompe et une baisse du pouvoir d'achat.

Aveuglés par sa logique de marché et d'incitations fiscales, Emmanuel Macron et Édouard Philippe ont pris le problème de l'environnement à l'envers. Si l'on veut agir efficacement par l'incitation fiscale, il faut que les conditions du choix soient réunies. Ici, il était donc indispensable d'investir massivement dans les zones rurales pour proposer des alternatives plus écologiques et plus collectives. Alors, la surfacturation de l'essence se justifie : ceux qui demeurent attachés au mythe de la « bagnole » polluante en paient le prix. Mais on s'est contenté de faire, par l'usage de l'arme fiscale, comme si ces alternatives existaient. Les beaux discours d'Édouard Philippe à l'Assemblée nationale « *assumant* », selon son vocable favori, une vraie politique environnementale, ne pouvaient alors que chauffer encore les esprits en renvoyant ceux qui se plaignaient au rang d'arriérés climato-sceptiques alors qu'il ne leur était guère permis de choisir.

La vraie priorité du gouvernement

En fait, cette erreur ne tombe pas du ciel. Elle vient d'une autre priorité du gouvernement : sa volonté de réduire la croissance des dépenses publiques. L'exécutif ne peut mener une politique intelligente d'investissement vert parce qu'il ne s'en donne pas les moyens budgétaires. Il n'y a pas de politique environnementale sérieuse sans plan d'investissement public massif. Public, parce que l'installation de bornes de recharge dans les campagnes françaises n'est pas rentable et parce que, effectivement, les lignes ferroviaires ou de bus propres dans ces zones ne le sont pas davantage que le maintien des services publics de proximité. Mais le manque de rentabilité est le prix à payer pour une politique environnementale sérieuse. Si l'obsession demeure des services publics plus efficaces comptablement,

comme l'a laissé entendre le rapport CAP 2022 désormais lancé sérieusement par Édouard Philippe, un tel changement est impossible.

Refusant d'investir massivement dans la transition écologique, il ne reste donc plus que l'arme fiscale à l'exécutif. Cette arme a, du reste, le grand avantage de créer des recettes supplémentaires qui permettront de financer les politiques de défiscalisation qui empêchent d'investir. Car, qu'on ne prétende pas que ces moyens n'existent pas : en 2019, les entreprises vont bénéficier d'un transfert de 38,8 milliards d'euros au titre du CICE et de la baisse des cotisations. Depuis 2013, pas loin de 100 milliards d'euros ont été versés au titre de ce CICE dont les résultats sont, au mieux, homéopathiques.

Ces fonds permettraient de financer une vraie transition qui, complétée par une politique fiscale incitative, pourrait faire changer la donne. Mais la priorité du gouvernement n'est pas la transition écologique, ce n'est pas non plus l'équilibre des finances publiques, c'est un formidable transfert de richesse vers le secteur privé et les plus fortunés. Toujours pour la même raison : ces transferts créeront immanquablement de l'emploi par des systèmes d'incitations fiscales.

Mais que voit-on ? Par les ordonnances réformant le code du travail et par la politique de soutien aux bas salaires, les revenus s'adaptent de moins en moins bien à l'inflation, et particulièrement à l'inflation importée comme celle liée au prix du pétrole. Le pouvoir d'achat progresse donc moins vite, sans que la compétitivité du pays ne s'améliore réellement, faute d'investissements pertinents du secteur privé. La productivité reste sans ressort et la capacité de hausse des salaires patine.

Toutes les mesures gouvernementales pour le pouvoir d'achat ne sont que des pis-aller face à cette situation amplifiée par sa propre action. **Peu importe la hausse**

de l'essence soit surtout dûe la hausse du prix du pétrole, celle-ci est de toute façon moins supportable par les ménages et, dès lors, toute pression fiscale supplémentaire est très négativement ressentie.

Croit-on alors que les ménages, notamment les plus modestes et les ruraux, vont investir dans un coûteux véhicule électrique sous prétexte qu'il existe des subventions publiques à l'achat ? Leur quotidien est bien plutôt de savoir comment payer les réparations de leurs véhicules d'occasion. Là encore, le décalage entre la théorie gouvernementale et la réalité est criant. Et se paie politiquement très cher. Il n'y a pas de malédiction, il y a des choix économiques et leurs conséquences.

La réduction de tous les phénomènes humains à de simples arbitrages coûts-bénéfices en faisant abstraction des autres données, institutionnelles et matérielles, conduit à des erreurs massives. Toute la politique du quinquennat, imbibée de cette pensée néoclassique de comptoir, en est la preuve et la révolte des automobilistes n'en est qu'un symptôme de plus. En suivant cette seule voie, le gouvernement s'aliène logiquement une grande partie du pays qui se sent niée dans sa réalité économique.

Mais il y a pire. En suivant cette voie, le gouvernement a fait de toute politique environnementale une politique répressive et punitive. En voulant faire le bien, il fait le pire des maux : il donne des arguments à ceux qui, à l'extrême droite notamment, nient le réchauffement climatique et ne voient dans la lutte contre l'automobile qu'une atteinte au porte-monnaie ou à une pseudo liberté individuelle incarnée par le véhicule personnel. Cette erreur pourrait être une des plus lourdes du quinquennat.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.