

17 novembre : quand l'existence précède l'essence. Propositions concrètes pour sortir d'une contradiction



Jean Gadrey, professeur honoraire d'économie à l'Université Lille 1

Il ne fait aucun doute que « les fachos » se sont engouffrés dans des initiatives dont je ne pense pas qu'ils les aient suscitées, mais en réalité peu importe, car il y a bien plus important. En résumé : **on ne réussira pas la « transition écologique et climatique » sur le dos des moins bien lotis, on n'y parviendra pas (de façon démocratique) sans réduire les inégalités, sans améliorer la protection sociale et sans des politiques ambitieuses de transports publics accessibles ou gratuits**, entre autres mesures dont je parlerai. Et si on ne mène pas de front ces deux politiques, écologiques ET sociales, alors oui les « fachos » et une partie de la droite s'engouffreront dans la brèche en prétendant une nouvelle fois défendre les intérêts du peuple contre « les élites » ou « les bobos ». C'est le climat qui en pâtira. Et la démocratie.

On était dans une situation voisine il y a dix ans et j'en avais parlé, en septembre 2008, dans un billet intitulé « Pour « sauver la planète » : réduire les inégalités ! ». En voici juste des extraits.

« Il y a de bonnes raisons de penser que la crise écologique ne trouvera pas de solution si l'on sacrifie l'équité au présent sur l'autel de l'équité entre les générations, et si la réduction des inégalités sociales n'est pas considérée comme une priorité au moins aussi urgente que tous les objectifs écologiques. »

La principale raison réside dans une réflexion sur l'acceptabilité sociale des réorientations nécessaires. Il ne fait guère de doute que les modes de production et les modes de vie devront être profondément modifiés dans les années et décennies qui viennent. S'agissant des modes de vie, il va falloir, EN MOYENNE, selon les Nations Unies, diviser par cinq d'ici 2050 les émissions de gaz à effet de serre des pays dits développés... Mais la référence à la moyenne laisse entière la question de savoir qui sera prioritairement affecté par un certain nombre de restrictions ou limitations, ou par les mesures environnementales qui vont s'imposer (normes, taxes, etc.). L'avenir soutenable n'est nullement dans la réduction de tout, dans la pénurie générale, mais il y aura à la fois des possibilités de développement du bien-être et des restrictions indispensables de consommation matérielle dans certains domaines. Sur les épaules de qui ces restrictions vont-elles peser ? Cette question est la plus importante sur le plan social et politique.

Prenons l'exemple récent des incidences de la forte hausse du prix du brut, plus ou moins répercutée à la pompe. Il y a certes de la spéculation dans l'air, mais des tendances de fond sont aussi à l'œuvre, et elles vont s'amplifier avec la réduction inéluctable de la production de pétrole... Qui sera d'abord frappé par le litre de super à 2 puis 3, puis 4 euros par litre, et plus par la suite ? On l'a bien vu cette année : ce sont d'abord, outre certaines professions très dépendantes du pétrole, les ménages pauvres ou modestes, pour qui il s'agit essentiellement de dépenses « contraintes » (pour aller au travail, faire les courses, conduire les enfants...), parce que l'urbanisation et la mobilité ont été bâties sur l'usage de l'automobile. **Pour les plus riches, ces hausses sont indolores et elles le resteront longtemps. Et ils sont plus nombreux à habiter dans des centres-villes exigeant moins de déplacements contraints et bien mieux dotés en transports collectifs.**

En pourcentage du revenu des ménages après impôt, le poids des dépenses énergétiques est de 15 % en moyenne pour les 20 % les plus pauvres et de 6 % pour les 20 % les plus riches.

Pour les carburants, ces chiffres sont respectivement de 4,6 % et 2,4 %. Pour l'électricité, 5,9 % et 2,2 %...

AVEC DE TELLES INEGALITES, PRESQUE TOUTES LES POLITIQUES ACTUELLES DE L'ENVIRONNEMENT EN DIRECTION DES MENAGES OU MEME DES ENTREPRISES (TAXES CARBONES, ETC.) SONT « ANTISOCIALES ». Elles creusent encore les écarts entre ceux qui ont les moyens de se payer les produits « verts », logiquement plus chers en moyenne... et ceux qui doivent se contenter des véhicules polluants, du hard discount dont les prix sont d'autant plus bas qu'ils reposent sur le dumping social et environnemental, ou des HLM à l'ancienne.

Le mécontentement constaté depuis le printemps dernier (prix de l'essence et des produits alimentaires, pouvoir d'achat en baisse...) risque de s'amplifier si les inégalités ne sont pas fortement réduites. Or les écologistes et leurs revendications pourraient se trouver en position d'accusés, car il ne manquera pas de « défenseurs des classes populaires », y compris à droite et à l'extrême droite, pour trouver des boucs émissaires. Ce serait injuste, mais pour anticiper cela, il faut mettre ou remettre l'égalité au cœur des projets de durabilité. » Fin de citation pour ces extraits datant de 2008. Je rappelle qu'on avait connu alors, au printemps et à l'été 2008, des prix du litre d'essence et de gazole autour de 1,50 euros, soit plus qu'aujourd'hui en termes de pouvoir d'achat (le Smic horaire était alors à 8,63€, alors qu'il est aujourd'hui à 9,88 euros, soit 14,5 % de plus).

LE SIGNAL PRIX COMME FREIN ET SES LIMITES

J'en reviens à la situation actuelle et aux appels à manifester le 17 novembre. Ceux et celles de mes ami.es les plus hostiles à ces appels défendent la nécessité de renchérir ce qui pollue afin de freiner les comportements pollueurs. C'est en fait un raisonnement d'économiste sur le rôle central du « signal prix » : si les cigarettes sont plus chères, les gens fumeront moins. Si on taxe assez fortement les transactions financières, il y aura beaucoup moins de mouvements spéculatifs, etc. Ces ami.e.s ont évidemment d'autres propositions pour la mobilité, mais l'argument du prix élevé leur semble décisif.

Problème : on peut choisir d'arrêter de fumer, et, si on a beaucoup d'actifs financiers, on peut se résoudre à moins spéculer, mais peut-on choisir de se passer de voiture si tout a été fait pendant des décennies pour qu'on en ait vraiment besoin pour travailler et vivre au quotidien : urbanisation inégale accroissant les distances sous l'effet de la spéculation foncière et immobilière, incitations forcenées à la mobilité, zones commerciales ayant détruit les commerces proches, fermeture de nombreux services publics de proximité, des maternités, fermeture de lignes de chemin de fer, transports collectifs très insuffisants, etc.

Comment faire avec les aides à domicile aux personnes âgées en milieu rural ou péri-urbain, exemple parmi beaucoup d'autres de métier très mal payé exigeant une voiture (qui a de fortes chances d'être vieille et polluante) ?

LE SIGNAL PRIX ET LA SUBSTITUTION VERTUEUSE : DES LIMITES AUSSI

Le prix élevé peut être un facteur d'abandon, mais le plus souvent, chez les économistes, il est censé favoriser une substitution vertueuse, et parfois ça marche : achat de voitures moins gourmandes en carburant, hybrides par exemple, recours à des transports collectif, au covoiturage, etc. Mais, à nouveau, deux types de limites fortes interviennent. L'une concerne les bas et moyens revenus, qui par exemple ne peuvent pas toujours acheter une nouvelle voiture nettement moins gourmande et vont faire durer l'ancienne le plus longtemps possible. L'autre tient à l'organisation actuelle de l'espace et des transports : dans beaucoup de cas, il n'y a pas aujourd'hui de solution écolo pour aller au boulot ou faire ses courses.

AJOUT du samedi 3 novembre à 11h. J'ai bénéficié sur Facebook de ce témoignage qui me semble très pertinent d'une personne nommée ElodieBD : "Prenons le cas de ma ville dans l'Eure, au niveau transport en commun c'est le désert, 2 trains le matin sur la ligne Caen -Rouen et 2 le soir,

une ligne de bus Évreux -Pont Audemer. Si vous voulez atteindre les deux villes proches à 20km tu prends ton vélo , tes enfants sous le bras et tes courses dans le panier avant de ton vélo. Ou alors tu trouves pour du covoiturage une personne qui fait le même trajet que ton rendez vous chez le spécialiste, car avec deux enfants tu évites de flâner toutes la journée en ville ou sinon tu finis au MacDo, ah oui sans oublier que tu as sous le bras aussi tes sièges auto. Et pour le travail ok ton voisin de gauche bosse dans la même ville que toi coup de chance, mais je suis pas sûr que celui de droite aura la même chance, je croise les doigts que les 4 trains par jour l'emmènent au travail. Ok d'accord faisons des efforts mais il faut peut être d'abord repenser les moyens de transports et surtout les dynamiques de circulation des territoires avant de culpabiliser les Français". Merci Élodie.

ALORS ? ON FAIT QUOI ?

Modestes propositions. Mais on devrait organiser des conférences citoyennes sur ces questions sensibles et on s'apercevrait alors que les bonnes idées ne manquent pas, que les manifestants annoncés pour le 17 ne sont pas tous indifférents aux risques du climat, et que les partisans d'une hausse des prix des énergies fossiles sont eux aussi préoccupés par les inégalités.

1) On fait progresser par étapes les taxes sur les carburants des particuliers à **condition** qu'il y ait **simultanément** d'autres politiques de réduction des inégalités et de la précarité, et d'autres politiques des transports en commun et des transports « doux ». Sinon, on laisse le champ libre à la démagogie populiste de la droite extrême et on ne rend pas service au climat qu'on prétend sauver. Macron aime à se présenter comme un barrage à l'extrême droite, mais en combinant cadeaux fiscaux aux riches, appauvrissement des pauvres, des retraités et d'une partie des salariés, atteintes aux transports collectifs publics, et taxes plus fortes sur la mobilité des personnes, il joue avec le feu.

2) On ne compte pas d'abord sur les taxes et sur le signal prix pour transformer les modes de vie et « changer le système ». Ils doivent s'intégrer à des politiques plus systémiques des transports, de la mobilité et de l'utilisation de l'espace. De ce point de vue, les appels à manifester pour baisser les prix ne sont pas moins unilatéraux et insuffisants que les appels à les augmenter.

3) Il existe d'autres combats plus décisifs pour le climat. C'est ainsi que des campagnes visant le « désinvestissement » ou le blocage des projets des industries de l'extraction ont pris de l'ampleur dans plusieurs pays. Ou encore qu'un peu partout des mouvements citoyens se battent, parfois avec succès, pour des transports en communs accessibles ou gratuits, contre des projets d'autoroutes ou de tunnels dignes du siècle passé, pour faciliter l'usage du vélo en ville, relocaliser des activités comme celles des maternités, des services publics et des petits commerces de proximité, etc. Autant de luttes qui ne jouent pas sur la dissuasion par le prix mais sur la construction d'alternatives appréciées. Avez-vous vu la vidéo sur la circulation à Amsterdam aux heures de pointe ?

4) Enfin, agir non seulement sur la consommation, mais aussi sur la production (les grandes entreprises), qu'il s'agisse des industries extractives, de celles de l'automobile, des transports et des travaux publics, de la grande distribution, et bien entendu de la finance pour qu'on cesse d'investir dans les grands projets « climaticides » et pour qu'on mette l'activité économique et le crédit au service de la transition vers une mobilité peu polluante. Il est particulièrement scandaleux que les 106 milliards d'euros des livrets d'épargne de « développement durable et solidaire » servent encore à financer les 200 entreprises « fossiles » ayant le plus de responsabilités dans le dérèglement climatique.

Suite et fin :

1) il faut penser la question du **prix de l'essence** en partant des **conditions d'existence** des catégories moyennes et populaires (soit plus de 80 % des gens). Il faut le faire, certes, pour des raisons « sociales », mais aussi parce que, sinon, on n'atteindra pas les objectifs climatiques faute d'acceptation démocratique.

2) L'existence de l'humanité au cours de ce siècle sera gravement compromise si on ne réduit pas fortement l'utilisation des énergies fossiles, dont l'essence. **Notre existence commune et celle de nos descendants valent infiniment plus que l'essence.**

Comment gérer démocratiquement une telle contradiction ? Je vais ici prolonger les réflexions de mon [billet précédent](#), qui a été énormément consulté, ce qui m'a valu sur Facebook ou sur ce blog des commentaires le plus souvent encourageants, mais parfois critiques.

Principale critique, que je trouve juste, d'un commentateur (Jean Hugues, extrait) : « Je suis plutôt d'accord avec l'analyse de Jean Gadrey. Avec une divergence cependant : si on attend que tout le reste (transports en commun, relocalisation des services, etc.) soit réalisé avant d'envoyer les "signaux prix", on ne va jamais y arriver. Parce que c'est coûteux et que c'est long d'investir et encore plus de relocaliser... ».

La même critique est formulée un peu plus durement par Alain Lipietz, que je connais depuis longtemps : « Avec le "plan Jean Gadrey" on en a encore pour trois décennies ! ». Il parle alors plutôt de la sortie du diesel, et sur ce point je suis d'accord avec lui, mais cela vaut pour d'autres de mes arguments : réduire fortement les inégalités, ça prend du temps et pour le climat il y a urgence, l'absence de transports collectifs denses et propres exige des investissements lourds et ça prendra du temps alors qu'il y a urgence, etc.

Donc la question devient : **que peut-on faire à court et moyen terme pour concilier le freinage urgent du recours aux énergies fossiles, y compris en les renchérissant, et la justice sociale**, afin qu'on n'assiste pas à un rejet massif de mesures qui semblent nécessaires ? Une question qu'Alain Lipietz n'aborde pas.

Or, si les « pollutaxes » qu'il met au cœur des urgences font l'objet de contestations massives et finissent par être abandonnées **parce qu'on n'a pas fait ce qu'il faut pour les rendre acceptables**, que lui restera-t-il ? Je vois même poindre un scénario où Macron et le gouvernement reculeraient sur le prix des carburants devant une protestation massive et nous diraient alors que ce sont les « Gaulois réfractaires au changement » qui ne veulent pas sauver le climat, ce qui serait une arnaque de plus.

Quoi qu'il en soit, si on pense, c'est mon cas, qu'il ne faut pas négliger l'outil de la dissuasion par des prix élevés de l'essence et du diesel, **la question devient celle des dispositifs complémentaires à prévoir simultanément, donc À COURT ET MOYEN TERME, pour que cette mesure**

1) soit considérée comme juste par la majorité des gens et non comme une politique qui pèse de façon disproportionnée sur les ménages ayant déjà beaucoup de difficultés à boucler leur budget,

et 2) reste efficace pour freiner le recours aux énergies fossiles. Une quadrature du cercle ? Pas forcément, car ce ne sont pas les bonnes propositions qui manquent si on fait le tour des idées qui circulent actuellement.

Je ne prétends pas avoir fait ce tour, et d'ailleurs cela devrait être la tâche de collectifs associant des experts et des non experts, ou de conférences de citoyens. Mais voici quelques pistes concrètes pour avancer. Je ne reviens pas ici sur les pistes à plus long terme évoquées dans mon précédent billet.

PERMETTRE VRAIMENT AUX MÉNAGES LES PLUS TOUCHÉS DE PASSER LE CAP

Dans ce domaine, ce qui existe est très insuffisant. **Je passe sur l'essentiel, qui est une fiscalité juste et progressive dans tous les domaines, car dans un contexte de justice fiscale (on en est très loin) les gens ne protesteraient pas contre une taxation plus lourde des énergies fossiles s'il était clair qu'elle sert avant tout à investir dans notre avenir commun et pas à financer le CICE (en 2019, **40 milliards d'euros** offerts aux entreprises sans contrepartie et presque sans résultat sur l'emploi) et d'autres cadeaux à l'oligarchie.** Je me limite donc à des mesures concernant le champ des carburants fossiles et des déplacements motorisés.

Bien entendu, l'objectif des diverses mesures possibles ne peut pas être de continuer à brûler du carburant comme avant. Il doit être de rétablir de la justice dans une politique de sobriété globale en énergies fossiles. Parmi les mesures qui peuvent y contribuer je vois celles-ci, que des lecteurs et lectrices peuvent compléter :

1) La gratuité totale ou partielle des modes de transports collectifs existants en zone urbaine et péri-urbaine. Il existe un débat sur ses avantages et inconvénients, mais j'y vois plus d'avantages que d'inconvénients, et **cela peut se décider à court ou moyen terme si l'État y contribue.**

2) Bloquer immédiatement non pas les routes mais... les projets actuels de fermetures de lignes, de gares ou de guichets de la SNCF, fermetures dont la mise en œuvre mettrait encore plus de monde sur les routes, et en finir avec les bus Macron et autres contournements polluants du train. Voir [ce dossier récent](#). Ainsi que ce reportage édifiant dans les Hautes Alpes : « [La mort lente des trains du quotidien dans les Alpes du Sud](#) ». Dans le même sens, il faut remettre en services des trains de nuit en même temps qu'on taxe le kérosène des avions (au moins sur les lignes intérieures) car des trajets aériens moins chers que le train ce n'est plus admissible. Tout cela peut se faire à court terme.

3) Certains, dont Macron (depuis peu...), envisagent la possibilité d'un « chèque carburant » mensuel, sur le modèle du « chèque énergie » pour le chauffage, qui serait par exemple réservé aux personnes

1) habitant loin de leur lieu de travail,

2) sans transport collectif pratique, et

3) dont les revenus fiscaux sont inférieurs à un seuil à déterminer. Il serait bien préférable d'étendre et de consolider [ce qui existe déjà](#) avec le remboursement partiel (en gros 50 %) des frais de transports publics des salariés par leur entreprise ou leur administration, et dans certains accords d'entreprise, le remboursement partiel des frais de carburant. Un débat s'impose sur les conditions et les taux de ces remboursements partiels qu'il faudrait au moins rendre obligatoires pour toutes les entreprises.

4) Covoiturage, vélos, vélos électriques : de vrais politiques publiques, nationales et locales, peuvent faire la différence, et certaines sans attendre. Ce qui existe déjà, bien trop modeste, doit être amplifié, crédits publics à l'appui (mais le surplus de taxes sur les carburants autorise de l'ambition). En avril, plus de 200 parlementaires de tous bords avaient réclamé, dans [une tribune au "JDD", "un grand plan vélo"](#). La France arrive en queue de peloton pour l'usage du vélo comme moyen de transport comparée à ses voisins européens : « un portage politique fort est impératif pour regarder le vélo, non plus avec condescendance, mais comme un mode de mobilité d'avenir ». Les propositions de cette tribune étaient excellentes, il faut les appliquer vite.

5) Remplacements de véhicules anciens polluants (soit par des véhicules beaucoup moins polluants soit par d'autres solutions que la voiture individuelle) : il faut faire beaucoup plus pour les ménages à bas et moyens revenus, crédits publics à l'appui, et ici également, on peut le faire sans tarder. La « prime à la conversion » (baptisée « prime à la casse ») doit en particulier être à la fois plus généreuse pour les bas revenus et étendue aux cas où la personne bénéficiaire remplace sa voiture par un autre mode de transport peu polluant.

6) Une TVA à 5,5 % sur les « voitures propres » ? C'est une proposition du communiste Ian Brossat qui mérite débat car la voiture propre ça n'existe pas, sauf la voiture dont on se passe... Mais certaines, notamment les plus petites, étant nettement moins sales que d'autres, on pourrait ainsi les favoriser avec des critères stricts, et ceci indépendamment des revenus des acheteurs. J'ajouterais une bien plus forte taxation des voitures neuves les plus émettrices de gaz à effet de serre, le boom actuel des SUV, « crossover » et 4x4 étant délirant sur le plan climatique. Il faut systématiquement favoriser et « primer », très fortement, ce qui pollue et émet le moins, y compris pour que des ménages à faible pouvoir d'achat en bénéficient sans se saigner s'ils estiment ne pas pouvoir se passer de voiture. Cela suppose d'affronter divers lobbies, constructeurs, pétroliers, distributeurs, etc. Mais sur le plan financier, on peut fort bien financer toutes les primes ou bonus aux voitures les plus propres par les surtaxes ou malus sur les plus sales.

7) Cela ne plaira pas à tout le monde, mais je reste partisan des limitations de vitesse sur routes (80 km/h), sur les voies rapides (100 au lieu de 110) et sur autoroutes : 120, comme en Espagne ou en Belgique, et plutôt 110 (Royaume-Uni et Suède). C'est bon pour le climat, pour réduire le nombre et la gravité des accidents, et pour le porte-monnaie, **y compris celui des moins riches et pour ceux et celles qui pour l'instant sont plus ou moins contraints de prendre leur voiture pour aller au travail.** Selon les experts de négaWatt, en passant de 130 à 110 km/h on réduit de 25 % la consommation de carburant sur autoroute.