

La colère des "gilets jaunes" démontre que la transition énergétique ne se résumera pas à une simple question fiscale



La grogne des automobilistes a pris tout le monde de court : les responsables politiques et les organisations syndicales.

Avec Jean-Marc Sylvestre

Vous avez aimé le mouvement des bonnets rouges, vous adorerez la colère des gilets jaunes Elle est de même nature. Imprévisible au départ, spontanée mais puissante.

Face au mouvement des bonnets rouges porté par les jeunes entrepreneurs en signe de protestation contre des mesures fiscales touchant le transport routier, le gouvernement de l'époque (c'était en 2013) avait dû reculer et mettre à la casse les grands portiques qui devaient assurer le péage sur les grandes routes nationales. A l'époque, il s'agissait déjà d'un projet dont on disait qu'il devait servir à lutter contre la pollution du diesel. Ce mouvement, a priori totalement spontané, n'avait été ni préparé, ni organisé, ni géré par les organisations syndicales assez désemparées.

Aujourd'hui, près de 80% des automobilistes considèrent que l'appel à bloquer les routes le 17 novembre prochain est justifié. Officiellement, il s'agit de protester contre l'alourdissement de la facture énergétique dans la mesure où la hausse du prix du pétrole et la majoration de la fiscalité sur le diesel ont encore accentué la hausse. Officiellement, le gouvernement explique vouloir ainsi dissuader les automobilistes de rouler au diesel, mais comme en 2013, il va devoir reculer. Emmanuel Macron le sait, puisque son gouvernement prépare un certain nombre de mesures afin de dédommager ceux qui seront les plus pénalisés. Chèque-énergie comme il existe des chèques restaurant, prime au remplacement de la voiture ancienne pour une voiture neuve fonctionnant à l'électricité etc. En général les fonctionnaires d'Etat ont assez d'imagination pour trouver le moyen de calmer cette colère.

Le problème, c'est que cette colère des gilets jaunes révèle comme celle des bonnets rouges, il y a 5 ans, un dysfonctionnement beaucoup plus profond que la seule overdose fiscale.

Cette colère révèle la difficulté que va avoir ce pays à assumer collectivement la mutation écologique.

Le gouvernement a évidemment raison de vouloir faciliter la transition énergétique. C'est de sa responsabilité que de préparer l'environnement à long terme. Mais les automobilistes et tous les acteurs du système de production ont raison de protéger leur condition de fonctionnement tant qu'il n'ont pas sur le marché des solutions alternatives aussi compétitives. Les acteurs du système se préoccupent certes du long terme. **Mais comme disait JM Keynes, « occupons-nous d'abord du court terme, parce qu'à long terme nous serons tous morts. »**

1^{er}, le prix du gazole en France est dans la moyenne européenne. Si le prix du litre à la pompe est de 1,50 euros en France, il est de 1,57 euros en Italie, de 1,54 livres en Grande Bretagne, et en Belgique. Il est moins cher en Allemagne, en Hollande et au Portugal, à 1,42 euros, moins cher en Espagne 1,28 euros.

□

Par ailleurs, comme le prix du carburant hors taxes est identique dans tous les pays d'Europe (en moyenne 50 centimes d'euros), le montant des taxes est équivalent. La répartition est un peu différente en Allemagne et en Espagne au profit du consommateur.

Ces chiffres démontrent que la situation française n'est pas anormale par rapport à celle de nos voisins.

2^e point, la France possède le plus gros parc de véhicules diesel en Europe. Donc le diesel a représenté 75% du marché des carburants. A partir de 2012, les ventes de véhicules diesel ont très rapidement baissé. Ceci dit, la consommation reste élevée. Cette situation explique évidemment l'ampleur du mécontentement des automobilistes.

3^e point, le mouvement des gilets jaunes exprime très clairement la contradiction entre la politique fiscale et les contraintes à long terme. Si le parc des voitures diesel est aussi important, si les automobilistes victimes de la hausse sont aussi nombreux, c'est parce que depuis très longtemps, les gouvernements successifs ont incité les constructeurs à produire du diesel. Quand on est en 1974 en pleine crise pétrolière, Valéry Giscard d'Estaing n'a qu'un mot à la bouche « si la France n'a pas de pétrole, elle doit avoir des idées ». Le PDG de Peugeot, Jacques Calvet (ancien directeur de cabinet de VGE), en a une : faire des voitures roulant au diesel. Ça va peut-être polluer un peu plus que les moteurs à essence, mais ça consomme deux fois moins de carburant. L'automobiliste n'hésite pas une seconde. D'autant que si le moteur brûle moins d'énergie, le gouvernement va en plus écraser la fiscalité.

Les trois quarts des automobilistes vont s'équiper de diesel et ils avaient mille fois raison.

Aujourd'hui, on vient leur dire que la fiscalité du diesel va s'aligner sur l'essence, que les constructeurs ont amélioré le rendement des moteurs essence et qu'ils vont produire en grande série des voitures électriques.

4^e point : Si l'opinion souhaite globalement la transition énergétique, l'opinion se rend bien compte que le problème ne se résume pas à limiter la circulation automobile. Or, il faudrait aussi préparer les transports en commun adaptés, modifier les habitats et s'inscrire dans une politique d'aménagement du territoire qui puisse raccourcir la distance entre le logement et le travail. Parce que dans beaucoup de régions de France, on a incité avec des aides fiscales à la clef les Français à devenir propriétaire. Pour que les logements coûtent moins cher, on a construit des lotissements en dehors de la ville.

Plus grave, la crise économique a tué beaucoup d'entreprises moyennes installées en province. Du coup, la crise a allongé la distance entre les zones d'habitat et les zones d'activité. D'où l'obligation d'avoir une voiture et souvent deux, pour aller travailler. Le diesel à prix allégé permettait de rendre la facture mobilité supportable. Maintenant que le diesel est remonté à un niveau plus normal, la facture explose .