

Gilets jaunes : pourquoi le gouvernement aurait pu faire beaucoup plus simple que son usine à gaz d'aides aux ménages modestes



Oui, la fiscalité sur les carburants est pleinement légitime. L'augmentation est bénéfique lorsqu'elle s'insère dans une vision politique large, cohérente et continue.

Avec Marc de
Basquiat

La date du 17 novembre est la prochaine échéance de la vie politique française. On s'attend à un déferlement de gilets jaunes dans les rues de France, rappelant à bien des égards la lutte des bonnets rouges qui avaient fait plier le gouvernement en 2013, contraint de renoncer à l'écotaxe poids lourds. La différence majeure est le soutien apporté, plus ou moins implicitement, par les « responsables » politiques d'opposition. Côté Mélenchon ou Le Pen, pas de surprise, l'opposition est un réflexe pavlovien. Chez Laurent Wauquiez, cela traduit une priorité donnée à la prochaine échéance électorale, plutôt qu'à une responsabilité affichée sur les enjeux planétaires ou la dette. Passons. Le résultat le plus probant de ces prises de position critiques est que [trois quarts des Français soutiennent les gilets jaunes](#).

Plus intéressant est l'approfondissement du débat à gauche. Là, le conflit entre deux priorités difficilement conciliables est fécond. Si on comprend la nécessité de faire baisser la consommation d'énergies fossiles, qui détruit inexorablement l'écosystème de toute la planète, on déplore une augmentation fiscale anti-sociale. Statistiquement, la part des carburants dans le budget des classes populaires est supérieure à celle des riches. C'est pas juste : c'est encore les pauvres qui vont payer !

Des propositions à gauche

L'analyse est qu'il convient d'apporter d'abord des solutions vertueuses pour la mobilité et la réduction des inégalités, avant d'augmenter les taxes sur le carburant. Priorité donc à l'extension des réseaux ferrés et de la fréquence des trains, qui pourrait s'accompagner d'une généralisation de la gratuité de transports « propres » dans les agglomérations. D'un autre côté, l'alignement de la fiscalité sur le kérosène renchérirait fortement le transport aérien, ce qui redonnerait de l'attrait au train.

Des solutions plus individuelles telles que le vélo, la casse de voitures obsolètes ou la généralisation du co-voiturage devraient être encouragées, avec l'appui de financements publics. A l'inverse, l'acquisition de véhicules particulièrement polluants (4x4 ou SUV) devrait être découragée fiscalement. Sur le long terme, la relocalisation de l'emploi à proximité des centres de vie permettrait également de réduire les temps et difficultés de trajets. En prenant encore de la hauteur, on évoque le [Manifeste négaWatt](#), qui proclame que dans le mix énergétique, la meilleure option reste toujours la non-consommation.

Dans ce débat, certains en rajoutent sur « les communs », la gratuité de transports collectifs densifiés sur tout le territoire. Pour certains, l'extension de la sphère du gratuit est la solution à beaucoup de blocages. Pour ceux qui paient l'impôt sur le revenu, c'est évidemment moins attirant...

Un catalogue de mesures pour calmer la grogne

Le gouvernement a planché en urgence sur « un bouquet de solutions structurantes et cohérentes les unes avec les autres sur le long terme », coûtant de l'ordre de 500 millions d'euros. Le gouvernement va distribuer plus largement et augmenter le montant du « chèque énergie ». Distribué à 3,7 millions de ménages à bas revenus, son montant moyen est de 150 euros par an. Il peut être utilisé uniquement pour payer (en partie) ses factures de fioul domestique, gaz, électricité...

Effort louable sur le chauffage des familles modestes, certes, mais qui ne répond pas à l'augmentation de la facture de carburant pour ceux qui dépendent totalement de leur voiture. D'autres mesures existantes vont être renforcées : financement défiscalisé du covoiturage et élargissement de la prime à la casse. On voit aussi apparaître des nouveautés : prime à la conversion des chaudières au fioul, surprime à la conversion automobile pour les revenus modestes, majoration des indemnités kilométriques pour les grands rouleurs de petites cylindrées, défiscalisation des aides locales au transport (20 euros par mois distribués par Xavier Bertrand dans les Hauts-de-France pour les salariés percevant moins de deux SMIC).

Tout ceci est intéressant, mais ce n'est probablement pas en multipliant les sparadraps qu'on répondra totalement au mécontentement qui enfle. Et attention à ne pas franchir la ligne rouge : aucun mécanisme ne doit être une subvention indirecte aux énergies fossiles...

Trois conditions pour respecter la liberté des français

On peut trouver une certaine légitimité à la colère qui enfle, fondée sur le sentiment d'une distorsion entre les valeurs et les conditions concrètes d'exercice de la liberté de chacun. De façon schématique, les Français de bonne volonté, qui ne demandent pas mieux que de contribuer à cette fameuse « transition énergétique » dont ils perçoivent intuitivement la nécessité, se sentent piégés à trois niveaux.

Tout d'abord, de façon très concrète, chacun regarde quelle alternative lui est proposée aux énergies fossiles. Renoncer à sa voiture diesel, c'est très bien en principe, mais comment je fais concrètement ? « En France, on n'a pas de pétrole mais on a des idées », d'accord... La voiture électrique fait rêver, mais les contraintes d'utilisation sont encore rédhibitoires pour beaucoup. En plus, le bilan écologique des batteries embarquées fait l'objet de controverses. Comme les éoliennes et le photovoltaïque d'ailleurs. Ce choix est plus compliqué que de régler chez soi son thermostat en dessous de 20°C, en prenant l'habitude de vivre l'hiver en pull plutôt qu'en T-shirt. Et le télétravail a ses limites.

Ensuite, s'il existe une alternative sérieuse dans mon cas personnel, est-elle accessible financièrement ? Le patchwork des aides de l'Etat (bonus écologique, crédits d'impôt, prime au covoiturage...) peut faciliter la transition. Mais encore faut-il être dans le cas favorable. Contraint à la débrouille, chacun invente sa solution localement, pas toujours éligible aux dispositifs étatiques. Par exemple, une prime de deux euros par trajet est versée aux plateformes de covoiturage en Ile-de-France. C'est incitatif, très bien. Mais des millions de Français, principalement en zones rurales, restent totalement dépendants de leur voiture, qui reste la seule solution fonctionnelle, ou malgré tout la plus économique.

Au troisième niveau, on entre dans le dur : avec l'Accord de Paris sur le climat, la France s'est engagée à réduire fortement la part des énergies carbonées. Compte tenu des réticences de Trump, notre pays se doit d'être exemplaire s'il veut contribuer à infléchir la marche du monde vers une sobriété contagieuse. Le renchérissement volontariste des carburants n'est pas optionnel, même si certains ménages voient leurs budgets amputés de quelques dizaines d'euros par mois. Malheureusement, il faudra du temps et des financements colossaux pour que chacun puisse utiliser des solutions alternatives.

Introduire la dimension temporelle dans l'équation du changement

Les taxes pigouviennes, nommées en hommage à l'économiste anglais Arthur Pigou, ont pour objectif unique d'intégrer au fonctionnement du marché le coût caché des externalités négatives (notre bonne mère la Terre travaille gratuitement, même malade d'indigestion !). L'augmentation du prix des produits polluants envoie un signal-prix à tous les agents du marché, les consommateurs comme les investisseurs. Ces derniers sont alors financièrement incités à développer des solutions alternatives. Mais ceci leur prend du temps.

La trajectoire inscrite dans l'Accord de Paris est un minimum de survie pour la planète. Chaque Etat doit la décliner de façon visible. Ceci explique pourquoi le gouvernement ne renoncera pas, quelle que soit la mobilisation des gilets jaunes. De fait, on rejoue grosso modo la tragi-comédie de la grève perlée à la SNCF au printemps dernier.

Pour être pleinement efficace, le renforcement de la TICPE sur les produits pétroliers devrait être affiché sur la durée. Par exemple : 0,5% ou 1% de plus chaque mois, de façon continue pendant de nombreuses années. Cet affichage ferme est nécessaire pour le succès d'une taxe pigouvienne, permettant aux acteurs d'anticiper les évolutions structurantes à moyen / long terme.

On peut certainement faire confiance aux français pour inventer des solutions techniques aux enjeux écologiques, énergétiques et de transport, mais le déploiement à l'échelle d'un pays représente un effort financier majeur qui nécessite que les acteurs rentabilisent leurs choix. Les consommateurs doivent pouvoir choisir librement des solutions attractives. Les industriels doivent pouvoir investir librement dans des technologies vertueuses, avec l'assurance d'une rentabilité élevée. Oui, l'augmentation continue du prix des produits pétroliers peut être une bonne nouvelle pour nos chercheurs, nos industries et nos petits-enfants !