

Europe Solidaire Sans Frontières > Français > Europe & France > France > Écologie (France) > Climat (France) > Climat & taxe carbone (France) > **Déclaration : Pour l'écologie, dans la rue le 17 novembre !**

Déclaration : Pour l'écologie, dans la rue le 17 novembre !

mercredi 14 novembre 2018, par [CPES](#) (Date de rédaction antérieure : 14 novembre 2018).

Un mouvement d'opposition à l'augmentation de la fiscalité des carburants sur les ménages est né sur les réseaux sociaux.

Il appelle « à bloquer la France » le 17 novembre, par une interruption du trafic routier à laquelle des milliers d'automobilistes entendent d'ores et déjà participer. Ce mouvement, né en-dehors de tout cadre partisan ou associatif, fait aujourd'hui l'objet de tentatives grossières de récupération de l'extrême-droite qu'il faut dénoncer et combattre, et d'une violente campagne de stigmatisation de la part du gouvernement. On ne peut déclarer cette colère légitime, et détourner les yeux.

Cette colère est juste, et rappelle que les questions environnementales sont des enjeux politiques. Il ne peut y avoir de véritable transition écologique sans une transformation en profondeur des systèmes de transports et de la fiscalité.

Cette colère est juste car, sous couvert de lutte contre le réchauffement climatique, la politique gouvernementale est une tromperie écologique et une arnaque sociale. Alors que depuis le début de son quinquennat, le gouvernement d'Emmanuel Macron n'a cessé de concéder des cadeaux fiscaux aux plus riches et aux grandes entreprises, il voudrait faire croire que l'augmentation de la fiscalité sur les carburants pesant sur les seuls ménages et la fin de la niche dont bénéficiait le Diesel seraient le prix à payer pour la transition écologique. Il n'en est rien. Seulement 19% de cette fiscalité abusivement qualifiée de verte va à l'écologie, le reste vient combler les manques à gagner des cadeaux fiscaux du macronisme.

Cette colère est juste car la pression de cette fiscalité est beaucoup plus forte par ailleurs sur les populations les plus démunies, dans les zones rurales et péri-urbaines. La fin de la niche fiscale dont bénéficiait le diesel annoncée par le gouvernement pénalisera encore plus fortement les catégories populaires habitant ces zones-là. D'après les données de l'Ifop, le taux de possession de véhicules diesel est bien plus élevé dans ces zones. Il atteint dès qu'on s'éloigne de seulement 10 kilomètres du centre-ville 68 % pour atteindre jusqu'à 77 % pour les personnes habitant à plus de 60 kilomètres d'une grande agglomération.

Cette colère est celle des exclus de la gentrification et des agglomérations, qui concentrent transports et services publics.

Aux yeux du gouvernement, jouer sur la fiscalité doit tout régler.

Pour lutter contre les émissions de la circulation automobile, on taxe le carburant des ménages, en espérant des changements vertueux. Mais cette logique du marché rationnel et de ses agents ne fonctionne pas. Une grande partie des automobilistes n'ont pas de modes de transports alternatifs, notamment dans les zones rurales. La politique gouvernementale n'en crée pas ; elle les détruit même lorsqu'elles existent comme c'est le cas avec les petites lignes ferroviaires.

Ces territoires du tout bagnole, fruits de politiques d'étalement urbain et de suppressions des

services publics, nés d'un imaginaire productiviste, sont par ailleurs dépourvus même d'infrastructures liées à la voiture électrique : les habitants doivent se déplacer pour tout.

Dans un contexte d'explosion des inégalités et d'écart de revenus, la politique environnementale de ce gouvernement se réduit à un alourdissement de la facture à la pompe pour les seuls ménages, aggrave la fracture territoriale, et suscite une colère légitime.

Nous partageons donc cette colère contre la politique du gouvernement Macron.

Nous savons que cette prétendue « taxe écologique » n'est que l'habituel enfumage promu par le capitalisme vert, car elle ne sert en rien à financer une transition vers d'autres régimes de transport mais participe d'un rééquilibrage de la politique fiscale en faveur des hauts revenus et des grands patrimoines. La taxe perçue abondera les caisses de l'Etat, qui doit compenser les avantages fiscaux qu'il a offerts aux riches et aux entreprises. Sur les 9 ou 10 milliards de taxe carbone perçus en 2018, 1,9 milliards seulement est destiné aux énergies renouvelables. Au-delà, plus grand-chose à voir avec la transition écologique. 3 milliards vont au Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE), et pour le reste les ressources vont au budget général - un budget marqué en 2018 par le trou créé, entre autres, par la suppression de l'ISF et de ses 4 milliards d'euros de recettes. Le produit des taxes sur le pétrole (le TITCP) n'est alloué que marginalement au financement de la transition écologique, alors qu'il devrait aider les ménages à changer leur voiture, accompagner des transformations des modes de transport, améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments et permettre une planification plus soutenable de la localisation des populations et des activités.

Nous savons que le principe, « pollueur - payeur », que nous soutenons, n'est pas appliqué aux grandes entreprises polluantes chimiques ou pétrolières. Au contraire, ce gouvernement reprend la rhétorique des industriels et entend faire porter la responsabilité des pollutions aux consommateurs·trices et usager·e-s, quand les responsables sont celles et ceux qui s'enrichissent, empêchant toute transformation des systèmes de production, au nom du profit. Ici, l'Etat est directement responsable, puisqu'il a soutenu la filière du moteur diesel et incité les gens à acheter des voitures au diesel durant deux décennies. L'Etat est aussi coupable d'avoir permis et encouragé l'étalement urbain qui rend aujourd'hui la voiture si nécessaire. Les adversaires de l'écologie ne sont pas les classes moyennes et populaires, ce sont les intérêts financiers et les pouvoirs publics inertes, c'est ce gouvernement qui octroie de nouvelles autorisations pour des forages d'hydrocarbures, qui subventionne encore la production d'énergies fossiles. La priorité du gouvernement n'est pas la transition écologique, mais l'organisation d'un transfert de richesse vers le secteur privé et les plus riches.

- Nous savons que ce gouvernement ne prend aucune des mesures indispensables pour décarboner nos transports, et réduire les inégalités face à la mobilité. Pire, ses mesures en la matière sont autant d'attaques contre une organisation soutenable et juste des transports. Sa contre-réforme de la SNCF, par exemple, entrainera la suppression d'encore plus de trains de desserte locale et de petites gares, accroissant la dépendance à l'automobile. De même, le sous-investissement dans le fret ferroviaire est largement responsable de la multiplication des camions sur nos routes.
- Nous savons que les constructeurs automobiles, notamment Renault et PSA, font tout pour augmenter les ventes des modèles de type SUV, extrêmement chers et rentables, qui sont des abominations écologiques. Au lieu de chercher des solutions propres à bas coût, l'industrie automobile continue à produire des automobiles hauts de gammes, chères, destinée aux plus riches. Les industriels de l'automobile sont les principaux responsables de conséquences environnementales dramatiques de notre système de mobilité. Ils doivent financer les mutations qui s'imposent.
- Nous savons que l'injustice fiscale est la marque de ce gouvernement. Par sa politique fiscale

injuste, le gouvernement a lui-même alimenté le « ras-le-bol fiscal » d'autant plus qu'il n'a rien fait contre la précarité énergétique et les difficultés des transports. Sa politique est injuste socialement et inefficace écologiquement. Une stratégie « pro-climat » doit mettre en cause radicalement les formes du développement des territoires, le modèle agricole, le volume des transports, la masse de marchandises produites, leur qualité et leur utilité réelle. Il n'y a pas d'autre voie pour réduire les émissions de 80 à 95 % d'ici 2050.

Pour Écologie Sociale, justice sociale et lutte contre le dérèglement climatique vont de pair. La transition énergétique doit être payée par celles et ceux qui ont construit leurs fortunes sur la destruction de notre environnement. Pour mieux s'attaquer à l'imaginaire du tout bagnole, et faire décroître la place de l'automobile dans nos vies, il faut plus de services publics, de transports collectifs, il faut faire décroître les inégalités.

Le 17 novembre, « ceux qui ne sont rien », les « illetrés, les alcooliques, les abrutis, les cyniques et les fainéants » victimes du mépris de classe de la bande à Macron descendront dans la rue. Mépriser la colère du 17 novembre et qualifier participants et organisateurs de « fachos » est une erreur politique. Car si ce mouvement que l'on peut caractériser comme une jacquerie antifiscale est confus, il résulte de la conjonction de trois facteurs politiques :

- la révolte de ceux d'en bas qui n'en peuvent plus de ce gouvernement des riches,
- l'impuissance de ceux d'en haut à gouverner en donnant des perspectives d'amélioration de vie,
- l'absence de réelle perspective politique alternative immédiate.

Or les jacqueries antifiscales dans l'histoire ne peuvent être réduites au poujadisme. Elles ont souvent été la préfiguration d'aspirations politiques profondes.

L'écologie populaire doit y être pour dialoguer, quitte à le faire durement, pour construire une coalition pour la justice sociale et environnementale ;

- avec les retraité·e·s qui voient leurs pensions amputées et non revalorisées,
- avec les précaires qui voient la fin des contrats aidés et la baisse des APL,
- avec les fonctionnaires et les services publics, victimes des choix budgétaires : moins de profs pour les enfants, pas de personnel suffisant pour se soigner décemment,
- avec les chômeurs quand le gouvernement demande à l'assurance chômage de réaliser entre 3 et 4 milliards d'euros d'économies par an sur les allocations chômage
- avec toutes les victimes de la précarité énergétique.

Le 17 novembre nous serons dans la rue pour l'écologie, contre Macron et contre l'extrême-droite. Pour promouvoir les transports publics, et sortir de la dépendance aux hydrocarbures.

Nous serons dans la rue pour convaincre de la nécessité et l'urgence de la lutte contre le changement climatique. Pour construire les conditions nécessaires d'un soutien populaire à la transition écologique. La transition doit être lisible, ses mesures irréversibles, le produit de la fiscalité verte affectée à l'écologie. La transition écologique doit être juste socialement.

Propositions d'Écologie Sociale pour une transition écologique

1. Affecter la totalité des recettes de la composante carbone au compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » et pas uniquement l'augmentation d'une année à l'autre. Nous exigeons que les recettes de la fiscalité écolo soient entièrement destinées au financement de la transition écologique sous ses deux volets :

- Énergie : économies d'énergie, énergies renouvelables, solutions de déplacement alternatif à la voiture individuelle et aux poids lourds, accompagnement social des ménages à faibles ressources.

- Economie : Reconversion, relocalisation, recyclage, agro écologie, forêts et espaces naturels, biodiversité, éco urbanisme,

2. Redistribuer la taxe en l'inversant : faire payer pour les 2/3 les entreprises, et 1/3 pour les ménages. Création à partir de 2020 d'un Fonds pour la transition juste (accompagnement de la reconversion des salariés des secteurs fragilisés) ; Aider les PME de la transition écologique.

3. Mettre en place une « commission fiscalité verte » avec des représentants de l'Etat, des collectivités, des ONG environnementales, des syndicats pour réévaluer la valeur carbone au vu des dernières connaissances scientifiques du climat et en cohérence avec les contraintes posées par l'Accord de Paris (trajectoire 1,5° C) qui prendra en compte la variabilité des prix des énergies fossiles. Une planification écologique décentralisée organisera un cadre légal de déphasage planifié des combustibles fossiles nécessaire pour ne plus dépendre des fluctuations de marché.

4. Mettre le crédit au service de la transition. Refuser 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.

5. Appliquer le principe pollueur - payeur aux entreprises qui polluent, aux constructeurs automobiles qui truquent les tests anti-pollution, aux sociétés concessionnaires d'autoroute, chimiques, de l'agro business ; Les entreprises pétrolières comme Total doivent notamment être imposées car non seulement elles contribuent à la crise climatique mais elles exploitent un sans vergogne un commun de l'humanité ; Imposer une taxe sur toutes les transactions financières pour renforcer l'économie de pollinisation et la transition énergétique

6. - Pour une fiscalité verte juste socialement

- Adopter une tarification progressive solidaire (tarification en vertu de laquelle la première tranche est accessible à un coût socialement acceptable et ensuite augmente progressivement, au prorata des quantités consommées) pour les biens environnementaux (eau, électricité...) considérés comme des besoins humains fondamentaux ;

- Améliorer la qualité de vie par des bonus cantines bio pour offrir un repas de qualité à tous les enfants scolarisés et aux personnes hospitalisées. Aucun enfant ne doit être privé de cantine.

7. Contre la précarité énergétique, permettre aux consommateurs de se chauffer mieux, pas plus cher.

- Augmenter le chèque énergie perçu par 4 millions de ménages pendant la période de transition par des chèques énergies sur critères géographiques et sociaux. Il est prévu que le montant augmente à 200 euros en 2019. Nous proposons qu'il atteigne les 500 euros en 2022.

- Investir dans l'isolation. Une meilleure isolation conduit aussi à une économie sur les coûts de l'énergie. Pour une rénovation donnant accès à chacun à un logement économe en énergie grâce au recours à un système de tiers payant. L'État avance le montant et les familles remboursent le prêt par tranches à un taux d'intérêt nul, avec de plus un gain sur leur facture énergétique. Les propriétaires d'immobilier commercial devraient obligatoirement conclure un tel prêt à tiers payant.

- Prise en charge du coût de l'audit énergétique dans le cadre de l'accès aux programmes « Habiter Mieux » destinée aux 7 millions de foyers vivant dans des passoires énergétiques ; Rendre plus accessible le CITE pour les habitations isolées, notamment pour sortir du chauffage au fioul ; Doublement du fond "Chaleur" pour favoriser une baisse de la consommation dans les habitats collectifs.

- Développement et amélioration des réseaux de chauffage publics permettant de chauffer des quartiers entiers d'une manière moderne et écologique.
- Octroyer des prêts à taux réduit ou à taux zéro pour des investissements économiseurs d'énergie (à destination des bas revenus).

8. Permettre de se libérer d'une voiture polluante et énergivore :

- Réduire la TVA sur les véhicules propres et renforcer le dispositif de la prime à la conversion, transformée en véritable prime à la mobilité, ouverte à l'acquisition de vélos à assistance électrique et à l'adhésion à des services de véhicules partagé. Soutenir le service public du rail fondé sur des trains à la fois confortables, sûrs et accessibles. Cette prime à la conversion, qui accompagne des ménages qui n'ont d'autre choix que la voiture, devrait évoluer pour exclure les véhicules diesels puis essence neufs de la prime ainsi que l'achat de véhicules surdimensionnés et donc, plus gourmands en carburant (comme les hybrides SUV par exemple). Et ce, afin de ne pas maintenir les Français dans le piège du diesel et de l'essence. Via ce recentrage, son montant pourrait être revu à la hausse pour les ménages qui en ont le plus besoin. La logique actuelle d'austérité doit faire place à des investissements à grande échelle dans les TER et la SNCF et la défense des petites lignes de trains menacées : plus de personnel, un maillage plus fin du réseau et une capacité accrue garantiront des liaisons rapides et fréquentes partout et à toute heure. Accès gratuit pour les mineurs, les étudiants, les plus de 65 ans et les demandeurs d'emploi. Rénovation du matériel roulant des trains de nuit. Le transport de marchandises sur des longues distances se fera obligatoirement par voie ferroviaire ou fluviale.
- Réduire la TVA sur les transports collectifs pour améliorer quantitativement et qualitativement l'offre de transports en commun
- Arrêter la concentration des entreprises, des services et des administrations principalement autour des grandes agglomérations qui oblige les salarié-es à travailler de plus en plus loin de chez eux-elles.

9 - En finir avec les niches fiscales anti-écologiques, estimée à 20 milliards d'euros.

Il est temps de fiscaliser le « carburant des riches », le kérosène. C'est d'ores et déjà possible pour les vols intérieurs. Il faut également l'obtenir au moins au niveau européen pour les vols internationaux (Convention de Chicago) et la fiscalisation du fioul lourd pour les porte-containers et les bateaux de croisière.

La cohérence, c'est aussi la réduction des niches fiscales anti-écologiques, mais c'est aussi renoncer à l'augmentation de TVA de 7 à 10 %, pour revenir au taux de 5%, pour tous les secteurs qui sont au cœur de la transition écologique : les transports en commun, la rénovation énergétique, le recyclage des déchets, le bois-énergie...

10. Mettre fin immédiatement à toutes les subventions aux énergies fossiles et engager une sortie programmée du nucléaire, et interdire de nouveaux investissements. Ceux qui travaillent dans le secteur des industries fossile et nucléaire auront droit à un plan de reclassement social équitable.

Déclaration de la Coopérative Politique Ecologie Sociale

