

POUR L'ÉCOLOGIE, DANS LA RUE LE 17 NOVEMBRE !

COOPÉRATIVE POLITIQUE ÉCOLOGIE SOCIALE

17 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.

LA COLÈRE EST CELLE DES EXCLUS DE LA GENTRIFICATION ET DES AGGLOMÉRATIONS QUI CONCENTRENT TRANSPORTS ET SERVICES PUBLICS

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 périurbaines. 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 dix kilomètres du centre-ville 68% pour atteindre jusqu'à 77% pour les personnes habitant à plus de 60 kilomètres d'une grande agglomération.

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.

NOUS PARTAGEONS DONC CETTE COLÈRE CONTRE LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT MACRON

Dans un contexte d'explosion des inégalités et d'écarts 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 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'État, qui doit compenser les avantages fiscaux qu'il a offert aux riches et aux entreprises. Sur les 9 ou 10 milliards de taxe carbone perçus en 2018, 1,9 milliard 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'État 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'État 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 haut de gamme, 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.

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 «illettrés, 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·es 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 déceimment ; 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. [...]

SOURCE : LA COOPÉRATIVE POLITIQUE

