

Alain Lipietz : Écologie politique des gilets jaunes

P [politis.fr/articles/2018/12/alain-lipietz-ecologie-politique-des-gilets-jaunes-39774](https://www.politis.fr/articles/2018/12/alain-lipietz-ecologie-politique-des-gilets-jaunes-39774)

Politis, 20 décembre 2018

Le refus des écotaxes percute de plein fouet la lutte pour la santé et le climat. Il est pourtant possible et nécessaire de lutter et pour ses fins de mois et contre la fin du monde.

Tout a été dit sur les dimensions fiscale, sociale et territoriale de la crise des gilets jaunes, que j'ai appelée « *première insurrection contre l'ubérisation sociale (1)* ». Problème : leur revendication première, le refus des écotaxes, percute de plein fouet la lutte pour la santé et le climat. Il est pourtant possible et nécessaire de lutter et pour ses fins de mois et contre la fin du monde... et contre la fin prématurée de sa propre vie.

L'ubérisation

Sous-traitance et CDD érodent depuis des décennies les forteresses ouvrières, bases des anciennes conquêtes sociales. Mais avec l'ubérisation (au sens propre : le rapport entre des autoentrepreneurs et un capital commercial, via Internet), on en est revenu aux « formes précapitalistes » que Marx décrivait dans un texte célèbre (2). On peut appeler « ubérisation sociale » la tendance à rejeter sur les ménages populaires une part croissante de la reproduction de leur force de travail : recul de la part socialisée par des siècles de luttes, du pacte intergénérationnel sur la retraite, érosion des services publics, coûts des soins et du transport assumés par le ménage, etc. Ce qui explique que les « gilettes jaunes » (en particulier les auxiliaires du soin et les retraitées) soient en première ligne, tout en se proclamant elles-mêmes écologistes. Le mouvement touche particulièrement les zones à l'écart des métropoles, parce que c'est là que les services publics disparaissent le plus vite.

Cette atomisation sociale, s'ajoutant aux échecs tragiques du socialisme du XX^e siècle, explique aussi le retour des formes d'anomie politique du XIX^e siècle décrites par Marx dans *Les Luttes sociales en France* ou par Victor Hugo dans le chapitre « Les insurrections d'autrefois » des *Misérables*. Avec leurs deux écueils : l'influence des « limonadiers » (les forts en gueule, souvent xénophobes) et la tendance latente au bonapartisme (le populisme de droite). Le mouvement des gilets jaunes est surtout venu buter sur le grand problème du XXI^e siècle : la crise écologique.

L'écueil écotaxe

La dimension sociale du conflit contre l'ubérisation efface d'autant moins la question écologique que les compromis « fordistes » capital-travail, depuis soixante-dix ans, se sont faits aux dépens de la planète et des générations futures. Le « + 1,5 °C » souhaité par la conférence de Paris est déjà perdu (élections de Trump, de Bolsonaro...). Et contre les « + 2 °C » il nous reste... deux ans pour agir – sur l'ensemble des carburants.

En France, le diesel-transport est la deuxième cause (après le bois) des 48 000 morts par an dues aux particules fines (3). Les bébés vivant à moins de 100 mètres d'un grand axe routier ont quatre fois plus de risques de mourir que les autres. Or les HLM sont souvent concentrés dans ces zones exposées. La hausse de l'écotaxe sur le diesel, s'ajoutant à celle plus lente de l'écotaxe sur l'essence, a donc d'excellentes justifications. Tout recul d'un an dans l'éradication du diesel-transport condamne à une mort prématurée 12 000 à 20 000 personnes, quatre fois plus que l'amiante, et en général parmi les classes populaires. Peut-on prendre sans frémir une telle responsabilité ? En cédant d'abord sur ce point, Macron et Philippe ont répondu « oui »...

Il est donc réducteur, le slogan « Les écolos nous parlent de la fin du monde, notre problème est la fin du mois ». Médecins et écologistes nous parlent... de la fin de notre vie. Les gilets jaunes à qui un chirurgien arrachera un poumon dans cinq ans, ceux qui affronteront dès les années 2030 les + 1,5 °C (avec des pics à plus de 40 °C) pourront-ils maugréer « Si on m'avait dit... » ? On leur avait dit. Mais pas assez. Sans leur offrir d'alternative.

Le débat biaisé

Il est lamentable que des politiciens, convertis à l'écologie depuis quelques années, voire quelques mois, balancent aussitôt par-dessus bord leurs dénonciations d'un « *pouvoir qui n'en fait pas assez et pas assez vite* » et adhèrent au mot d'ordre de l'abolition des écotaxes. La non-taxation du carburant de l'aviation comme celle du transport maritime international (héritée du droit maritime d'Aliénor d'Aquitaine) ne sont d'aucune excuse pour laisser faire la route : bien sûr il faut s'occuper des trois. Et, depuis vingt ans, le Parlement européen propose des solutions, retoquées par les États nationaux. Rien n'empêche la France de taxer le kérosène sur ses lignes intérieures. L'argument « Que les autres commencent ! », inauguré par George Bush et la Chine à Rio en 1992, est depuis un quart de siècle le moteur de la catastrophe annoncée.

On laisse dire aussi qu'il serait absurde de subventionner le remplacement des vieilles diesel en le finançant par des écotaxes. C'est pourtant le principe du bonus-malus des assurances auto. Ou encore qu'il faudrait ne taxer que les 100 plus grandes entreprises polluantes (ciment, verre, etc.), alors que l'écotaxe est inadaptée à leur cas. En position de monopole, elles répercutent toute taxe sur le prix de vente au consommateur final. Depuis l'accord de Kyoto, ces entreprises sont, en Europe, au régime des permis d'émission, décroissants d'année en année (proposés dès 1992 par le Prix Nobel alternatif Anil Agarwal). Ces quotas sont de plus en plus souvent vendus aux enchères. On doit critiquer des quotas trop laxistes (ou des taxes trop faibles), mais ne racontons pas n'importe quoi.

On affirme qu'il faut en finir avec l'écologie punitive, comme si 100 % de Français allaient renoncer au diesel en lisant les rapports de l'OMS et du Giec. Quand même 60 % le feraient, resteraient 40 %. Pour ceux-là, il faut des mesures incitatives : écotaxes et primes à la casse en sont les formes les plus douces (on peut effacer la hausse de l'écotaxe en roulant moins vite, en covoiturant). Nos métropoles, qui dépassent si scandaleusement les normes de pollution que la France est menacée de lourdes amendes par la justice européenne, s'apprêtent déjà à passer au cran supérieur : l'interdiction des « Crit'Air 5 » en région

parisienne (diesel de plus de 20 ans d'âge) dès juillet prochain... Les dangereux « amis » des gilets jaunes fourbissent déjà l'argument : « Les pauvres sont trop pauvres pour changer de voiture, attendons l'achèvement du Grand Paris Express... »

La faute à Jospin

Ce débat est semblable à celui de l'interdiction du travail des enfants au XIX^e siècle. Médecins hygiénistes et syndicalistes poussaient cette mesure contre la majorité des familles ouvrières, qui clamaient que cela diminuerait leur pouvoir d'achat. On ne s'en sortit qu'en inventant les allocations familiales. Ce n'est pas un hasard si les syndicalistes Laurent Berger et Philippe Martinez, avec les écologistes, ont été les plus prudents face à la revendication totem des gilets jaunes, et ont multiplié les propositions recentrées sur la justice sociale et fiscale (hausse du Smic, retour de l'ISF, reterritorialisation des services publics).

Les mêmes débats ont eu lieu il y a vingt ans sous la majorité plurielle de Lionel Jospin. Occasion perdue (4). Comme je l'ai raconté lors de la crise de l'automobile française de 2012 (5), la question du « *rattrapage de la fiscalité du diesel sur celle de l'essence* » avait été posée dès 1998 en Conseil d'analyse économique du Premier ministre (6). Je présentai alors les recommandations des écologistes : partager les gains fiscaux en trois parts – la baisse des prélèvements sur le travail, le développement de transports alternatifs et la compensation financière pour les bas revenus. Jospin refusa au nom de l'emploi (chez PSA) et du pouvoir d'achat.

En vingt ans, la diésélisation des voitures neuves est passée de 33 à 73 %... La France a capitulé devant les bonnets rouges (7). Enfin, Nicolas Hulot est parvenu à imposer l'écotaxe. Par une ruse de la déraison, le mouvement des gilets jaunes reprend le travail de sape des lobbys de l'auto et du pétrole. En revanche, Lionel Jospin respecta une autre promesse faite aux Verts : la CSG rendue progressive par un abattement à la base, réponse anticipée à la mobilisation des mamies gilettes jaunes. C'est le Conseil constitutionnel qui retoqua la mesure, sous un prétexte abracadabrant.

Face à la violence

Le Black Bloc et l'ultra-droite existent, comme les pillards. Ils tentent de refaire le coup du 6 février 1934 : orienter la juste colère du peuple contre les symboles d'une République discréditée. Mais il est vain d'opposer des gentils gilets jaunes aux méchants casseurs. Le 10 mai 1968 à 18 heures, gentil étudiant, je suppliais les ultras de ne pas couper les arbres du Boul'Mich'. Trois heures plus tard j'étais sur les barricades. Un mouvement de masse a sa dynamique, complexe et pourtant unanimiste... à chaud.

Depuis qu'Emmanuel Macron a été nommé ministre de l'Économie de François Hollande puis élu Président, il a suscité plus d'une douzaine de manifs syndicales, toutes pacifiques malgré le Black Bloc, toutes sur les mots d'ordre que sont en train de rallier les gilets jaunes, rassemblant parfois plus de monde sur la France entière que celle du 17 novembre. Le 8 décembre, les manifs pour le climat ont été équivalentes à celles des gilets jaunes. Sans aucun effet.

Il semble que, face à la dureté de certains pouvoirs, la violence soit nécessaire. Mais les poussées violentes ont leurs pauses, durant lesquelles on réfléchit à la manière de « concrétiser ». Il est donc urgent de trouver les formes d'un « Grenelle des gilets jaunes ». Certes, « *ils n'ont pas de représentants habilités à négocier un compromis* ». Mais les leaders de la CGT eux-mêmes, en 1968, se sont fait huer en rapportant à Renault-Billancourt le compromis de Grenelle. Il y a toujours un gouffre entre le rêve et ce qu'on atteint. Les négociateurs d'un grand mouvement social ne sont jamais pleinement légitimes.

Quelle pourrait être l'issue d'un « Grenelle des gilets jaunes » ? Nous sommes coincés entre deux échéanciers (8) : sortir de la violence en offrant une perspective pour les prochaines « fins de mois » et enrayer d'ici à 2020 les + 2 °C et les dizaines de milliers de morts par an du diesel. La seule solution est à chercher dans des mesures redistributrices massives ne touchant pas aux écotaxes (si ce n'est un « bonus » généreux) mais rétablissant au plus vite un peu de justice fiscale et territoriale. On ne rouvrira pas en deux ans les lignes secondaires, on ne réduira pas en cinq ans la mégapolisation, mais on peut dès 2019 augmenter le Smic, rendre la CSG progressive, rétablir l'ISF ; on peut geler les fermetures de maternités et de bureaux de poste, en faire des centres généralistes de service au public. Emmanuel Macron a préféré ne céder que des miettes, non financées par une hausse de la fiscalité sur les plus riches. Car oui... et le déficit public ? L'exemple portugais montre qu'une relance par la dépense publique, financée par la justice fiscale, permet de réduire les déficits. Et, comme l'avait montré jadis une étude de l'OFCE, si elle est orientée vers la transition énergétique, elle crée beaucoup d'emplois.

(1) Liberation.fr du 7 décembre.

(2) « Formes antérieures à la production capitaliste », *Grundrisse*.

(3) Selon une étude de Santé publique France.

(4) Cf. *Refonder l'espérance. Leçons de la majorité plurielle*, Alain Lipietz, La Découverte, 2003. (5) « Auto : le mal vient de plus loin », *Libération* du 2 août 2012.

(6) « Économie politique des écotaxes », Conseil d'analyse économique n° 8, 1998, La Documentation française.

(7) Alain Lipietz, « Gramsci et la Bretagne », *Politis*, 9 janvier 2014.

(8) Pour une stratégie de moyen-long terme, voir *Green Deal. La crise du libéral-productivisme et la réponse écologiste*, Alain Lipietz, La Découverte, 2012.