

1. Fiscalité : le gaz carbonique paiera

Nous sommes en 2022. Le montant de la taxe sur les émissions de gaz carbonique, instaurée en 2007 à un niveau modéré, de l'ordre de 3 à 10 centimes par litre de carburant, et progressivement augmenté de 3 % par an, a finalement atteint son maximum : l'équivalent de 400 € la tonne de CO². Logiquement, le prix de l'essence a plus que doublé, il s'élève à 2,90 €.

Mais les autres produits, qui ont, lors de leur élaboration, consommé de l'énergie, ont vu leurs prix s'envoler. Ainsi, le kilo de viande de bœuf coûte 12 € de plus qu'en 2006, soit un surplus de 1,20 € pour le moindre steak haché de 100 g. Mais la taxe CO² est divisée de moitié pour le mouton de « qualité alpage », puisqu'élevé sur des prairies non fertilisées. Globalement, le surcoût sur les produits de l'industrie agroalimentaire varie de 1 à 10 €.

Les services n'échappent pas à cet emballage : 7,50 € de plus en moyenne pour une note téléphonique de 50 €.

Tout comme les produits manufacturés ou la construction. La facture d'une maison individuelle de 100 m² s'est envolée de 20 000 €, celle d'une petite voiture de 2000 €, etc.

Ces estimations ont été réalisées par Jean-Marc Jancovici¹, l'un des rédacteurs du pacte. Résultat : une inflation apparente atteignant jusqu'à 8 % par an sur l'énergie, et près de 3 % sur de nombreux autres produits. Apparemment seulement.

Car les concepteurs de la taxe comptent bien en atténuer partiellement les effets. « Il faut que les efforts soient équitablement répartis pour être socialement acceptables », affirme Jean-Marc Jancovici.

Comment ?

En transférant une partie de la fiscalité du travail sur la fiscalité environnementale.

Exemple : pour un ménage d'employés vivant dans une maison individuelle, la taxe de 1 € sur le prix de l'essence est compensée par l'accroissement du salaire net (la baisse des cotisations) et une diminution du budget chauffage, grâce à des travaux d'isolation de son logement, dûment subventionnés.

Les plus riches renonceront-ils pour autant à leurs week-ends à Marrakech à cause d'une hausse de 400 € de leur billet d'avion ?

« C'est une question que nous avons creusée. Nous pensons que les comportements changent, à l'instar de ce que l'on a observé pour la cigarette, dans un contexte où collectivement des efforts sont faits », explique Dominique Bourg, professeur de philosophie à Lausanne.

2. Industrie : tout réparer, tout récupérer, tout recycler...

Fini, le jetable. Vive l'économie du « re ». Réduire, récupérer, réutiliser, recycler, réparer, refabriquer. Entre la taxe liée au traitement des objets devenus déchets, déjà 13 € en 2006 pour un simple frigo, et celle pesant sur leur fabrication au travers de la taxe carbone, les prix des produits industriels grimpent, le monde tourne de nouveau à l'économie. « Depuis la révolution industrielle, et plus encore depuis la fin de la dernière guerre, notre mode de production est fondé sur la faiblesse du coût de l'énergie », rappelle Jean-Marc Jancovici. Son renchérissement a redistribué les cartes.

Et, en renversant la vapeur, on substitue du travail à l'énergie. Du coup, on produit, on répare, on recycle au plus près de la consommation. La taxe " carbone " est soit directement appliquée sur les produits fabriqués en Europe, soit perçue lors de leur importation. Fini, donc le batteur électrique made in china à 9,99 € de la fin du XXe siècle. Une fois intégrées les taxes environnementales, son prix est passé à 25 €, voire 30 €, rendant sa durée de vie de deux ans inacceptable.

De plus en plus de consommateurs portent leur choix sur des produits de longue durée, ou plutôt sur la location de matériel. « C'est le modèle Xerox, on achète l'usage du photocopieur, pas la carcasse », résume Dominique Bourg. À l'industriel de développer les services qui vont avec : maintenance et, en fin de vie, échange puis recyclage. Une économie à l'économie, et qui laisse peu de place au don. « On ne peut pas donner sa vieille voiture à son frère étudiant, puisque celle-ci est en location. C'est un peu la limite du système », avoue le philosophe.

¹ Pour un pacte écologique, de Nicolas Hulot, Calmannlévy, 18 €.

3. Habitat : tous locataires, tous regroupés

En vingt-cinq ans, l'affaire a été rondement menée. Cinq présidents viennent de se succéder depuis 2007. Tous ont appliqué méthodiquement le même programme de réorganisation des villes selon une règle implacable : en finir avec le modèle californien qui développait plusieurs couronnes urbaines et des chapelets de lotissements autour des centres-villes. De petits centres urbains, « ni villes tentaculaires ni mégalo-poles », selon Jean-Paul Besset, ont vu le jour. Un mot d'ordre a prévalu : densifier au lieu d'étaler.

Afin de limiter les déplacements domicile — travail — loisir — ravitaillement, la petite ville a été conçue autour de l'entreprise. Les grandes usines ont cédé la place à de petits ateliers de réparation, d'entretien et de recyclage puisque l'économie de jadis, fondée sur la consommation de produits renouvelables tous les deux ans et le plus souvent inutiles, a été remplacée par une économie dite « circulaire », où les produits, durables, sont réparés avant d'être recyclés.

Vivre en habitat collectif est devenu un vrai plaisir, puisque des normes « zéro déchet », « énergie minimale » et « isolation phonique maximale » ont été appliquées. Mieux, les prix du foncier et du bâti se sont lentement mais sûrement dégonflés. D'ailleurs, le rêve, si ce n'est l'obsession de chacun, de devenir propriétaire s'est éloigné, la location étant devenue la règle. « L'usage s'est substitué au patrimoine », explique Jean-Paul Besset.

La ville étant organisée autour de la petite entreprise, si celle-ci vient à se déplacer, les habitants-employés se déplacent avec elle. En 2022, le rapport à la propriété n'est plus ce qu'il était en 2007.

4. Transports : une petite voiture, le plus souvent au garage

Décembre 2007, la (le) chef de l'État préside le traditionnel Conseil européen de fin d'année, qui se tient à Paris. Dans le salon Murat de l'Élysée, Angela Merkel fait une drôle de tête. Elle vient de découvrir la proposition française. « C'est un coup porté à Mercedes ! » s'écrie-t-elle.

Non sans raison, puisque la France propose aux autres pays membres de l'UE d'adopter un règlement imposant aux constructeurs automobiles de brider les moteurs de leurs voitures, « pour les rendre conformes aux limitations de vitesse ».

La mesure qui fait bouillir les Allemands, mais aussi les Italiens, permettrait de réduire de « plusieurs dizaines de pour cent » les émissions de CO sur les routes, plaide le (la) président(e) français(e).

De plus, la France propose d'inscrire comme principe qu'à l'avenir aucune carte grise ne soit délivrée à des véhicules qui peuvent dépasser les limites de vitesse, qui d'ailleurs seront abaissées de 10 km/h. Pour les automobiles déjà en circulation, le rétablissement de la vignette pénalise les grosses cylindrées. C'est ce que Nicolas Hulot appelle « une mesure forte », rompant avec le transport tout routier, qui consomme 65 % du pétrole importé dans l'Hexagone.

Le pacte écologique tel qu'Hulot le décrit comprend un basculement des investissements vers le rail, il est vrai justifié. Actuellement, la France dépense chaque année cinq fois plus pour la route que pour le chemin de fer. Reste à organiser la transition : comment gérer la décrue du routier (et son acceptation par la population...), alors que les investissements nécessaires dans les TER, les nouvelles gares, le ferroutage mettront plusieurs années à être réalisés ?

5. Agriculture : tout bio à la cantine

Dans toutes les cantines et restaurants collectifs, on mange bio. Du goût, du sain, du frais, des produits de saison qui ont poussé lentement à deux pas de l'endroit où ils sont consommés. Dix millions de repas sont ainsi servis chaque jour. Nous sommes en 2012, cinq ans après les états généraux de l'agriculture convoqués en urgence dans les semaines qui ont suivi l'élection présidentielle. Lors de la campagne présidentielle de 2007, le (la) président(e) s'était engagé(e) à reprendre à son compte le chapitre agricole du pacte de Nicolas Hulot.

Objectifs : remettre à plat l'organisation de l'agriculture, d'abord en France puis dans toute l'Europe, et peser sur les négociations au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ; orienter les subventions vers la production de qualité, renoncer à exporter toute production recevant des subventions et accéder ainsi aux revendications des pays du Sud emmenés par le Brésil.

Comment y parvenir sans mettre à genoux les 950 000 agriculteurs français ? En redirigeant sur cinq ans les 12 milliards de subventions de la

PAC, notamment vers la restauration collective, aidant chaque repas à hauteur de 3 €.

Ainsi, le bio n'est plus réservé aux bobos et devient l'ordinaire des cantines de banlieue, des entreprises et des maisons de retraite.

« Progressivement, les agriculteurs seront rémunérés directement pour leur travail, sans assistanat », explique l'agronome Marc Dufumier, conseiller de Nicolas Hulot. Du coup, l'agriculture créée à nouveau de l'emploi, massivement même, occupé par des gens venus des villes et des banlieues. Les immenses étendues de céréales du pays de Caux produisant jusqu'au début des années 2000 des blés de médiocre qualité destinés à l'exportation ont été remplacées par des herbagés bordés de haies abritant des oiseaux et du gibier.

Et, comme les circuits de distribution ont été raccourcis, le commerce de proximité s'est redéployé, ramenant la grande distribution à la raison.

« Bien imaginé, commente la FNSEA, personne n'y avait songé. Mais ça revient à transférer la gestion de la PAC à des entreprises privées. Nous, on n'est pas preneur. » Pis, affirme le principal syndicat agricole, réformer ainsi les aides créerait une fracture au sein de l'Europe entre les pays les plus développés et les derniers arrivants, la Pologne et la Hongrie notamment, dont l'agriculture a vingt ans de retard sur la nôtre. Bref, si la FNSEA a salué l'esprit d'ouverture de Nicolas Hulot, à l'opposé des autres écologistes, qualifiés de « bornés », le bio et le bon pour tout le monde sont renvoyés au rayon des douces utopies.

6. Alors, croissance durable ou catastrophe économique ?

De ces scénarios, que peut-il advenir ? Les risques sont a priori considérables. Et des détracteurs peuvent très bien faire valoir que le plan Hulot peut réduire la croissance à moins de 1 % par an pendant plus de vingt ans et faire chuter, en 2050, la production industrielle de 30 %. L'automobile n'emploierait plus que 50 000 personnes (300 000 actuellement), dont la moitié dans la réparation. L'augmentation des prix des produits agricoles écraserait les restaurateurs privés, malgré des aides massives, etc. Car les taxes écologiques ne suffiraient pas à financer les énormes investissements nécessaires dans les infrastructures et l'habitat, ni à réduire suffisamment le coût du travail. Le drame économique et

social serait accentué si, de leur côté, les pays très gros pollueurs, les États-Unis, la Chine et l'Inde, la Russie et le Brésil et l'ensemble des États européens, ne copiaient l'exemple français.

Mais la catastrophe écologique et économique nous est aussi promise si l'humanité continue sur sa lancée. Le 30 octobre, sir Nicholas Stern, ex-responsable de la Banque mondiale, prédisait que la planète, faute de lutter efficacement contre le réchauffement climatique, s'exposait à une crise économique plus forte et plus durable que celle de 1929. Les destructions engendrées par le dérèglement climatique équivaldraient à 10 % du PIB mondial, soit 5 500 milliards de dollars. L'ONU, à la conférence de Nairobi, chiffre à 1 000 milliards de dollars par an, en 2040, leur coût, à cause notamment de la multiplication des ouragans. C'est sur ces études que s'appuient les amis d'Hulot pour soutenir que l'écologie est favorable au développement de l'économie. « L'énergie sera chère et rare, de toute façon. Et on peut s'attendre à des prix plus élevés que lors des chocs pétroliers de 1973 et 1979. La révolution agricole aura lieu bien avant, avec la fin de la PAC en 2012. On peut ne rien faire, mais on se retrouvera comme pour le textile : nous savions que cette industrie était menacée et nous n'avons pas anticipé. Résultat, une armée de chômeurs. Nous proposons une stratégie qui, en élevant régulièrement le coût de l'énergie et des matières premières, réduit les chocs qui, eux, seront dramatiques pour la croissance », plaide l'économiste Alain Grandjean, autre tête chercheuse de l'équipe Hulot.

Quelle que soit la validité de leurs propositions, les écolos ont le mérite de poser l'alternative : souffrir volontairement et s'en sortir ensemble, ou jouer chacun pour soi, en France et dans le monde, et subir.

Le débat reste ouvert.

Jean-Claude Jaillette, Emmanuel Levy et Hervé Nathan dans Marianne n° 500 du 18 au 24 novembre 2006