

« Le diesel carburant bon marché, c'est fini »

ALAIN LIPIETZ

A 50 ans, Alain Lipietz est aujourd'hui porte-parole des Verts auxquels il a adhéré en 1988. Economiste réputé, il est polytechnicien et ingénieur en chef des Ponts et chaussées.

Ancien conseiller régional d'Ile-de-France entre 1992 et 1994, il est directeur de recherche au CNRS et membre du Conseil d'analyse économique. Il est l'auteur de nombreux ouvrages dont « Les régions qui gagnent » (PUF, 1992) et « La société en sablier » (La Découverte, 1996).

Economiste et porte-parole des Verts, Alain Lipietz a remis fin mai au Premier ministre un rapport sur les « écotaxes ». Il suggère d'affecter la taxe sur les énergies polluantes, réclamée par Bruxelles pour la lutte contre l'effet de serre, au financement des 35 heures. Autre proposition : aligner en trois ans le prix du diesel sur celui de l'essence. La somme que cette mesure rapporterait à l'Etat devrait servir à développer le ferroutage, à créer une prime au GPL et à multiplier les bus en site propre.

La Vie du Rail. Vous avez remis il y a quelques jours au Premier ministre un rapport sur les écotaxes. Mais avant d'en venir au détail de vos propositions, qu'appelle-t-on une écotaxe ?

Alain Lipietz. L'idée n'est en effet pas très familière aux Français. Il s'agit tout simplement d'une taxe qui vise non pas à réparer les dégâts faits à l'environnement mais à dissuader de polluer. C'est la même chose pour la taxe sur les tabacs : elle ne sert pas à financer la lutte contre le cancer mais à inciter les gens à diminuer leur consommation de cigarettes. Les écotaxes offrent un double avantage : il sera plus cher de polluer donc les gens pollueront moins – c'est le principe pollueur-payeur – et elles rapporteront de l'argent à l'Etat qui pourra baisser d'autres taxes.

LVDR. Vous voulez dire que, dans le domaine des transports, les taxes sur l'essence ne serviront pas à lutter contre la pollution automobile ?

A. L. Même si c'est souvent le cas, le produit des taxes de l'Etat n'est pas en principe affecté au domaine où ces

taxes ont été prélevées. Cela doit être d'autant plus vrai pour les écotaxes qui risqueraient, si on les réaffectait trop étroitement, de se transformer en un droit de polluer. Exemple de ce type de dérive : avec la taxe sur la pollution de l'eau, qui a servi à financer les agences de l'eau, chacun s'est dit : « Je peux continuer à déverser mes produits polluants dans l'eau puisque la taxe va servir à construire une station d'épuration ». Cela conduit à la mise en place de mutuelles de pollueurs, comme une assurance dommages aux tiers sans *malus* ! Cela dit, on peut tout à fait envisager d'affecter une partie des écotaxes sur le transport automobile à un domaine voisin comme le développement des transports en commun.

LVDR. Revenons au rapport remis à Lionel Jospin. Que proposez-vous en matière de fiscalité écologique ?

A. L. Les écotaxes dont on discute actuellement portent sur trois domaines importants : l'eau, l'agriculture et les transports. Sur le dernier sujet dont je me suis occupé, il y a la grande et la petite écotaxe. Lorsque je parle de la grande écotaxe avec un « E » majuscule,

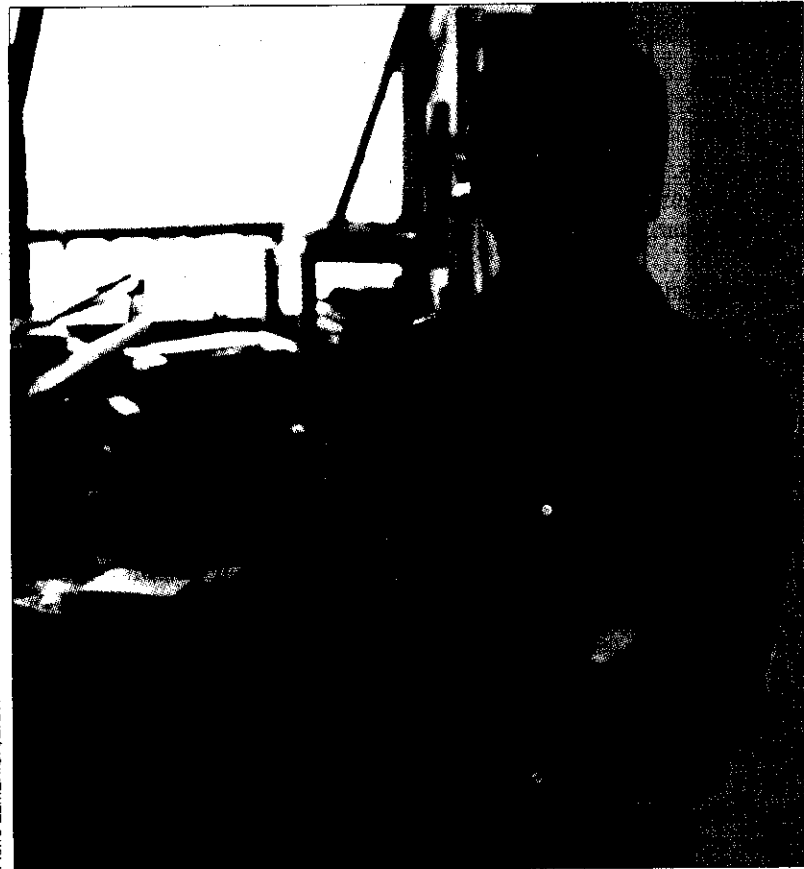
j'évoque la proposition avancée dès 1991 par la Commission de Bruxelles pour lutter contre l'effet de serre. A Kyoto, les pays européens se sont engagés à baisser la production de gaz carbonique d'ici à 2008 de 8 % par rapport à 1990. Or, au rythme actuel d'augmentation du trafic automobile, il va falloir prendre des mesures très volontaristes si l'on veut atteindre cet objectif. La première d'entre elles consiste à instaurer à l'échelle européenne une écotaxe sur la production et la consommation d'énergies, et notamment celles émettant du gaz carbonique. C'est-à-dire en premier lieu le pétrole.

LVDR. De combien proposez-vous de surtaxer l'essence en France ?

A. L. En 1991, la Commission de Bruxelles a proposé que, pour un baril d'équivalent pétrole, la surtaxe soit de 5 dollars pour l'énergie nucléaire, 13 dollars pour l'énergie produite avec du charbon et 10 dollars pour l'énergie pétrolière. Cela augmentait le prix de l'essence de 36 centimes le litre. Il faudrait aujourd'hui aller plus loin car on a déjà pris cinq ans de retard. Avec la marge supplémentaire que prennent les compagnies pétrolières à chaque augmentation d'impôt, cela pourrait aboutir à une hausse de l'ordre de 50 centimes par litre. Le public est très sensible au prix de l'essence et une hausse de cette nature l'incitera sans doute à faire plus attention et à prendre davantage le train ou les transports collectifs.

LVDR. Combien rapportera cette surtaxation de l'essence et à quoi servira l'argent ?

A. L. Elle devrait rapporter environ 100 milliards de francs par an. Les économistes à l'origine de l'écotaxe de Bruxelles proposent de l'utiliser pour



Pierre ELMERICH/LVDR

baisser les cotisations sociales. Alors que la loi sur la réduction du temps de travail vient d'être votée, c'est une idée géniale : en augmentant le prix de l'énergie et en baissant le coût du travail, elle aiderait puissamment les entreprises à passer aux 35 heures.

LVDR. En quoi consiste la « petite écotaxe » dont vous parliez ?

A. L. Il y a un problème typiquement français : le déséquilibre entre essence et gazole qui est de l'ordre de 1 franc 50 le litre en faveur du diesel. On trouve là l'explication de la croissance du trafic automobile. Car, si malgré une TIPP assez lourde, les Français ont utilisé de plus en plus leur voiture, c'est parce que, en même temps que l'on augmentait les taxes sur l'essence, on inventait un carburant beaucoup moins taxé. Aujourd'hui : les automobilistes français sont à 50 % équipés de voitures à moteur diesel. Or, un ménage qui quitte sa voiture à essence pour acheter un diesel augmente dans l'année ses déplacements de 20 % sans pourtant avoir déménagé. La taxation moindre du diesel agit comme une subvention à l'automobile. C'est d'autant plus grave que le diesel émet des particules fines dont on sait qu'elles sont cancérigènes. Si le

gouvernement ne prend pas maintenant des mesures, ses responsables pourraient dans cinq ans être confrontés à une affaire comparable à celle du sang contaminé. Des associations de cancéreux vont les traîner en justice en leur disant : « Vous saviez et vous n'avez rien fait, donc vous êtes coupables. »

LVDR. Vous défendez l'idée d'un alignement immédiat du prix du diesel sur celui de l'essence ?

A. L. Je suis partisan d'un retour le plus rapide possible à une même fiscalité pour l'essence et le diesel. Certains évoquent un rattrapage sur cinq ans ; d'autres dont je suis veulent un rattrapage sur trois ans au rythme de 50 centimes par an ; d'autres enfin proposent de rattraper en trois ans le différentiel moyen européen en attendant que l'Europe décide de mettre les deux carburants au même prix. C'est vraisemblablement le compromis auquel on

aboutira. Mais j'ai bon espoir qu'il y ait un début de rééquilibrage dès le budget 1999. Le gouvernement doit envoyer un signal fort indiquant que le diesel carburant bon marché, c'est fini.

LVDR. A quoi doit servir le produit de cette taxation du gazole ?

A. L. Il y a le problème spécifique des transporteurs routiers qui sont prisonniers du gazole. Je crois qu'il faudra leur verser tout ce qu'ils auront à payer en plus sous forme de subventions au ferroutage. Les camions doivent prendre le train et cela passe par la mise en œuvre d'un grand programme rail-route en France et à l'échelle européenne.

Sur les quelque 10 milliards que la taxation normale du gazole des véhicules légers pourrait rapporter à l'Etat, la moitié doit servir à aider les ménages à l'utiliser des carburants propres comme le GPL. On a eu tort d'inciter les gens à s'équiper de véhicules diesels et ils sont aujourd'hui les premières victimes des risques de cancer. Les pouvoirs publics ont donc une dette à leur égard. L'autre moitié va permettre d'accélérer le soutien aux projets de transport en commun en site propre en particulier de banlieue à banlieue. Dans ce

domaine, la priorité est de réserver de l'espace pour les bus. Ensuite, on aura un quart de siècle pour transformer ces couloirs de bus en lignes de tramway.

Il faut arrêter de construire des tunnels ferroviaires hors de prix comme Eole et Météor, et utiliser l'argent pour augmenter le plus rapidement l'offre de

« Il faut que les gens reprennent plaisir à prendre le train, le métro ou le bus »

transport alternatif. Il faudrait, je crois, répartir les crédits en faveur des transports en commun en trois : un tiers pour les gros travaux de type métro ; un tiers pour les projets de moyenne importance comme les bus en site propre et, enfin, un tiers pour rendre les transports en commun agréables. Il faut que les gens reprennent plaisir à prendre le train, le métro ou le bus.

Propos recueillis par Marc LOMAZZI