

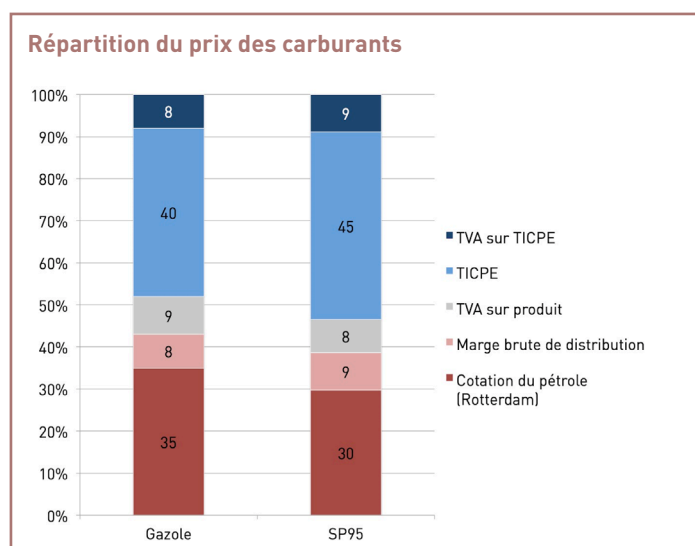
Prix des carburants

PRIX DES CARBURANTS, DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le prix des carburants est une source majeure de tensions pour les salariés français. Sous le double choc de la hausse du baril de pétrole sur les marchés mondiaux et de l'alourdissement de la fiscalité écologique, le gazole a bondi de 23 % sur un an et l'essence de 15 %, tandis que le pouvoir d'achat a baissé en moyenne de 0,6 % sur le premier semestre 2018 (source Insee).

Comment se décompose ce prix ?

Sur un plein à la pompe (essence ou gazole) de 50 euros, chaque automobiliste acquitte 30 euros à l'État et 20 euros au pompiste. Sur ces 20 euros, environ 15 euros alimentent la spéculation sur le prix du pétrole et se retrouvent finalement dans la poche des actionnaires. Le reste – soit environ 5 euros seulement – va véritablement à l'industrie du raffinage et à la distribution (pipelines, camions-citernes, dépôts et stations-service).



LES MAJORS DU PÉTROLE ONT RÉALISÉ DES BÉNÉFICES COLOSSAUX

Si les taxes représentent 57 % du prix du Gazole, il ne faut pas perdre de vue que la marge brute de distribution et le prix du pétrole lié à la spéculation boursière pèsent pour 43 % dans ce total.

De 2014 à 2017, malgré des cours du pétrole bas, les majors du pétrole ont réalisé des bénéfices colossaux (source Boursorama) :

- Total – 20 milliards d'euros ;
- Exxon Mobil – 65,4 milliards d'euros ;
- Chevron – 27,3 milliards d'euros ;
- Royal Dutch Shell – 29,3 milliards d'euros.

DES SOLUTIONS EXISTENT

Les considérations écologiques ont bon dos. La France n'est même plus dans les clous de l'accord de Paris ! Il s'agit ni plus ni moins pour le gouvernement de vouloir récupérer par les taxes 37,7 milliards des poches des travailleurs pour les mettre dans le portefeuille des actionnaires.

Pour la CGT, il faut notamment :

- augmenter les salaires, pensions, retraites, avec un seuil de départ à 1800 euros bruts et une progression en fonction des qualifications ;
- doter les jeunes d'une allocation insertion (80 % du Smic) au sortir de la formation initiale lors de la recherche d'un premier emploi ;
- doter les étudiants d'une prestation autonomie pour leur permettre de mener leurs études dans de bonnes conditions de réussite ;
- créer un revenu de remplacement décent pour les privés d'emploi ;
- pour les personnes en situation de précarité énergétique, prévoir des dispositifs tels que la suppression de certaines taxes ou des tarifs sociaux.

Salaires, pouvoir d'achat : pas tous logés à la même enseigne !

DEUX POIDS, DEUX MESURES

Pour les salariés et l'immense majorité des Français

L'augmentation de la CSG, la baisse des APL, l'augmentation des prix de l'énergie, la stagnation des salaires, la désindexation des retraites, le retour de l'inflation sont autant d'éléments qui prouvent que la situation, loin de s'améliorer, se détériore, contrairement aux affirmations du gouvernement sur l'augmentation du pouvoir d'achat.

Ainsi, les salariés ne s'y trompent pas :

- dans le baromètre Odoxa-RTL-FG2A du 27 septembre 2018, 86 % des Français pensent que leur pouvoir d'achat s'est dégradé depuis ces douze derniers mois ;
- dans un sondage Elabe pour BFMTV en date du 31 octobre 2018, il a baissé pour 74 % des Français.

Pour les dirigeants des grandes entreprises

L'étude annuelle publiée le 24 octobre 2018 par le cabinet Proxinvest indique que la rémunération moyenne des patrons du CAC 40 atteint 5 millions d'euros par an, soit plus de 280 années de Smic. Cette augmentation (+ 14 %) est la plus forte des dix dernières années.

L'étude pointe « une absence de justification de l'ampleur des hausses de 14 % en 2017 et de 22 % sur la période 2013-2017 pour le CAC 40, tant vis-à-vis de la surperformance actionnariale créée pour les actionnaires que vis-à-vis de l'évolution de la rémunération moyenne de leurs propres salariés ». Tout est dit.

Les patrons du CAC 40 ne sont pas les seuls à profiter de ces largesses. Proxinvest indique également que, dans les entreprises du SBF 120 (qui regroupe les 120 plus grandes entreprises de la cote parisienne), la rémunération moyenne annuelle s'établit à 3,8 millions d'euros pour 2017, soit 214 années de Smic avec une hausse de salaire de 10 %.

DES SOLUTIONS EXISTENT

Une fois de plus, la démonstration est faite que les moyens existent pour satisfaire les revendications des salariés.

Pour la CGT, il faut notamment :

- s'attaquer au coût du capital et obtenir une autre répartition des richesses ;
- le recensement, l'évaluation et le contrôle des aides aux entreprises avant la suppression de celles qui n'auront manifesté aucune utilité sociale ;
- un Smic à 1 800 euros ;
- la mise en place de mécanismes d'indexation pour prendre réellement en compte les dépenses effectives et le coût réel de la vie ;
- établir un indice des prix plus en phase avec la réalité du coût de la vie pour une majorité de la population ;
- une répercussion immédiate des variations des prix constatées sur les salaires et pensions...

Pour une fiscalité juste !

TICPE, DE QUOI PARLE-T-ON ?

La taxe sur les hydrocarbures constitue environ 60 % du prix du carburant. Elle ne profite que très partiellement à la transition énergétique.

La TICPE, taxe intérieure de la consommation sur les produits énergétiques, a vu augmenter en 2018 sa partie « taxe carbone » ; la fiscalité du diesel a par ailleurs été alignée sur celle de l'essence.

Taxe carbone, quèsaco ?

Introduite par la loi de « transition énergétique pour la croissance verte » en 2015, elle consiste en une « composante carbone », c'est-à-dire un prix de la tonne carbone qu'il est prévu d'augmenter inexorablement jusqu'à atteindre 100 euros la tonne en 2030 (47,50 euros en 2019).

DANS LES FAITS, UNE MANIPULATION DU GOUVERNEMENT !

La loi de finances initiale de 2018 en a rajouté une couche avec une hausse de la fiscalité énergétique prévue à 56 euros la tonne en 2019 jusqu'à 86,20 euros la tonne en 2022. À ce rythme-là, la tonne de carbone devrait dépasser la valeur de 100 euros dès 2024 ! Cela induirait un surcoût annuel moyen pour les ménages de 313 euros par an en 2022, par rapport à 2017.

Avec 33,8 milliards d'euros de rentrées prévues en 2018, la TICPE est la quatrième recette fiscale de l'État. Elle aurait pu à elle seule financer tout le budget du ministère de la Transition écologique et solidaire cette année.

En ciblant les produits énergétiques (gaz, fioul, pétrole, charbon...), la « taxe carbone » touche particulièrement les ménages déjà en situation de précarité énergétique soit du fait de leur logement (augmentation du prix du chauffage), soit du fait de l'éloignement entre leur domicile et leur travail (augmentation du prix du carburant). Rappelons aussi que ce sont les ménages les plus modestes, les retraités et les jeunes qui sont les plus touchés par la précarité énergétique et les véhicules les moins économes. C'est pour eux la double peine !

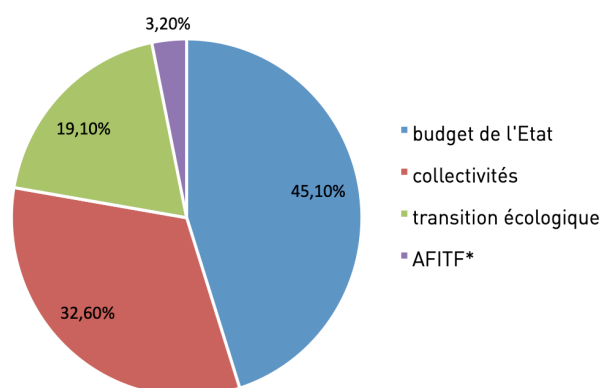
Petit rappel des inspirations du gouvernement : la commission Attali 2008, dont Emmanuel Macron était le corapporteur, préconisait « une taxe européenne sur les émissions de CO2 pour "toucher" les secteurs non couverts par les quotas d'émissions de gaz à effet de serre. Cela constituera une première étape dans un basculement plus global des charges pesant sur le travail vers une taxation des activités émettrices de carbone et consommatrices d'énergies et de ressources actuelles ».

Rappelons par ailleurs que le gouvernement, malgré ses dénégations, cherche à financer les baisses concernant la taxe d'habitation par la hausse de la fiscalité sur la consommation sur les produits énergétiques.

Les entreprises les plus émettrices ne sont soumises qu'au système européen d'échanges de quotas d'émissions de gaz à effet de serre. De plus, des secteurs d'activité comme le transport routier ou l'agriculture font l'objet de dérogations. La taxation apparaît donc comme particulièrement injuste et lourde pour les plus pauvres.

Cette fiscalité dite « environnementale », basée essentiellement sur la fiscalité énergétique, répond plutôt à une fiscalité de rendement visant à faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'État.

Répartition de la TICPE



*Agence de financement des infrastructures de transport de France

DES SOLUTIONS EXISTENT

Il faut que la fiscalité « environnementale » soit juste et s'inscrive dans le cadre d'une réforme globale et cohérente de la fiscalité, permettant de faire contribuer davantage ceux qui ont le plus de moyens.

Pour la CGT, il faut notamment :

- taxer le capital et non le travail !
- un allègement global des taxes indirectes (TVA, taxes sur les produits pétroliers, etc.) qui pèsent plus lourdement sur les plus modestes ;
- des logements « basse consommation » énergétique avec un grand plan de rénovation énergétique ;
- centraliser, comme c'était le cas pas le passé, l'ensemble de l'épargne populaire (livret A, LDD, etc.) à la Caisse des dépôts

pour lancer un grand plan de construction de logements sociaux et de rénovation écologique et énergétique du parc existant ;

- taxer les transactions financières pour financer la transition ;
- imaginer un mécanisme de traçabilité du carbone qui permettrait de connaître l'empreinte carbone des produits importés sur le marché européen et servirait de base à la mise en œuvre d'un mécanisme d'ajustement aux frontières évitant la délocalisation des activités industrielles vers des régions ou pays moins exigeants dans leur politique climatique ;
- responsabiliser les entreprises avec une modulation de leur taux d'emprunt en fonction de leur impact environnemental et de leur niveau de responsabilité sociale. De telles mesures ont déjà existé dans le courant des années quatre-vingt.

Mobilité, enjeux environnementaux

ACCORD DE PARIS, DE QUOI PARLE-T-ON ?

Dévoilé en 2015 lors de la conférence sur le climat (COP 21), l'accord dit « de Paris » a pour objectif de maintenir le réchauffement climatique largement en dessous de 2 °C par rapport aux années 1880 (avant la révolution industrielle).

Tous les pays industrialisés ne le respectent pas. Réussir la transition environnementale est incompatible avec les exigences et contraintes du libéralisme économique.

Quant à la France, son bilan est contrasté. L'énergie consommée provient principalement des énergies fossiles (pétrole et gaz).

Les résultats annoncés par le ministère de la Transition écologique le 22 janvier se sont révélés franchement alarmants : les émissions de gaz à effet de serre ont progressé en 2016 et en 2017, notamment à cause des transports (merci les cars Macron!), après des années de baisse quasi continue.

DES POLITIQUES PUBLIQUES QUI TOURNENT LE DOS AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

En faisant de l'incitation fiscale l'alpha et l'oméga de sa politique économique, le gouvernement se fracasse sur une réalité plus complexe. Les conséquences de la hausse du carburant seront désastreuses, y compris pour les politiques environnementales.

Son idée est « simple » : il surtaxe le carburant et subventionne les voitures électriques pour inciter les utilisateurs à délaisser les moteurs à essence et à se tourner vers les moteurs électriques.

C'est seulement oublier qu'une grande partie des automobilistes n'ont pas de modes alternatifs, notamment dans les zones rurales dans lesquelles, depuis des décennies, on ne cesse de réduire

l'offre de transport collectif, notamment ferroviaire. Comme les infrastructures liées à la voiture électrique sont, dans ces régions, également inexistantes, les habitants qui doivent se déplacer pour tout – y compris pour recourir à des services publics de plus en plus distants – n'ont pas réellement d'alternative.

Croit-on alors que les ménages (notamment les plus modestes) et les ruraux vont investir dans un coûteux véhicule électrique sous prétexte qu'il existe des primes à l'achat ? Leur quotidien est bien plutôt de savoir comment payer les réparations de leurs véhicules d'occasion, lorsque l'on sait que la moyenne d'âge du parc automobile dépasse les dix ans.

Il n'y a pas de politique environnementale sérieuse sans plan d'investissement public massif. Public, parce que c'est la seule réponse viable, par exemple à l'installation de bornes de recharge dans les campagnes françaises, à l'entretien et à la remise en service de lignes ferroviaires, ou encore au développement de bus propres, et, bien sûr, au maintien des services publics de proximité indispensable pour réduire les déplacements. Mais c'est aussi une question d'intérêt collectif qui s'inscrit à contre-courant de la réduction des dépenses publiques.

Réformes de la carte hospitalière, réforme de la SNCF, réforme de l'administration publique... Aux regards des considérations écologiques, la copie gouvernementale est à déchirer à réécrire.

DES SOLUTIONS EXISTENT :

La prise en compte de l'environnement, ce n'est pas « verdir » l'économie, pour toujours plus d'argent dans les poches des actionnaires.

La CGT propose notamment :

- d'engager une véritable politique d'investissement ciblée notamment sur les enjeux environnementaux, avec un développement de filières et d'emploi, assurant le devenir des générations futures ;
- de décréter un plan « 25 % de transport par chemin de fer » : 25 % pour les marchandises, les voyageurs sur longue distance, pour les trajets courts ;
- d'affecter l'intégralité de la TICPE aux infrastructures de transport (routier, ferroviaire, portuaire, fluvial) ;
- de renationaliser la « rente » sur laquelle sont assises les sociétés d'autoroutes ;
- de rendre accessibles les transports publics pour toutes et tous sur l'ensemble du territoire ;
- de maintenir et de développer le maillage de services publics, en prenant en compte les territoires ruraux ;
- de relocaliser la production de biens et services pour répondre aux exigences d'une véritable économie circulaire.

Emission de gaz à effet de serre par secteur en France

EN MILLIONS DE TONNES ÉQUIVALENT CO₂

