

# — URF —

# DONNE LA PAROLE

Tribune libre

## CONVENTION CITOYENNE SUR LE CLIMAT : PASSER DES BONS SENTIMENTS A L'ACTION

**Jean Coldefy**

Directeur du programme mobilité 3.0 ATEC ITS France,  
ancien responsable de la mobilité urbaine de la métropole de Lyon  
Membre du Think Tank de l'Union routière de France (URF)

[Cliquez ici pour découvrir une version écourtée sur le site « lemonde.fr »](#)



La convention citoyenne sur le climat vient d'achever ses travaux. Les 150 mesures mettent un très fort accent sur la réglementation et les subventions : les mots « interdire, obliger, contraindre, contrôler, sanctionner, imposer » sont omniprésents à côté de « primes, bonus, tarifs attractifs, bons, aides, garantie de l'Etat. Au final un panel d'idées assez classique de la pensée française : interdire et subventionner. Pas un mot sur le financement de la transition énergétique hormis la dette, rien sur le signal prix - la taxe carbone par exemple - permettant d'induire des changements de comportements et en même temps de dégager des ressources pour financer les mesures. Sans doute le cadrage par les experts mobilisés pour la convention a-t-il induit ce résultat, puisque l'on ne trouve aucun économiste spécialiste de ces questions (un seul économiste membre de l'OFCE et deux journalistes d'alternatives économiques, représentants tous trois de l'école keynésienne). S'il est évident que le changement climatique va nécessiter des

régulations, et donc des contraintes (à l'image des 110 km/h qui ne nous couteront que du temps pour des gains non négligeables d'émissions), le rapport de la convention est déséquilibré. Il risque de continuer à nous nourrir de bonnes intentions sans applications concrètes, avec des débats interminables que l'on sent poindre sur des mesures symboliques, ce dont la France raffole.

---

La taxe carbone n'est pas à l'origine de l'explosion sociale.

---

Le mouvement des gilets jaunes n'est sans doute pas étranger à ceci : il a tétanisé les politiques qui ne veulent plus évoquer depuis la question du financement. Mais c'est une erreur d'analyse que de croire que c'est la taxe carbone qui a été à l'origine de cette explosion sociale. C'est l'alignement du prix du diesel sur celui de l'essence imposé par les urbains - le provincial que je suis ose le mot « parisiens » - à l'ensemble du territoire. Conjugué à la hausse du baril de pétrole sur l'année

2018, il a entraîné une hausse de près de 60 cts le litre en un an. Pour ceux qui n'ont pas d'autres solutions que la voiture pour se déplacer, les campagnes et périphéries des grandes villes, cela représente un coût mensuel de 70 €, soit 6 % du SMIC. La hausse de la taxe carbone ne pesait que 3 euros par mois.

---

Il est crucial d'aborder la question du financement, sauf à rester velléitaires.

---

L'enjeu climatique est si important, il nécessite de tels efforts, qu'il est indispensable d'embarquer les citoyens pour les faire accepter. Nous sommes selon les experts du GIEC déjà à +1,5°C de réchauffement par rapport à 1900. On pensait que le réchauffement serait pour nos enfants, mais nous en subissons déjà les conséquences et le phénomène s'accélère, chaque année étant plus chaude que la précédente. Les conséquences seront catastrophiques

si nous ne faisons rien rapidement : sécheresses, déplacements de populations, conflits. l'arrêt de l'économie pour préserver Covid-19 les plus âgés, pourquoi devraient-ils en plus supporter ce fardeau de financement ?



Les experts du GIEC indiquent que pour maintenir la température à +1,5°C, il faut investir 3 % du PIB chaque année pour décarboner notre économie. En France cela signifie plus de 70 milliards d'euros par an. C'est le montant de l'impôt sur le revenu (faut-il le doubler ?), 50 % de la TVA (faut-il l'augmenter de 50 % ?), 2 fois la TICPE (faut-il multiplier par 2 les taxes sur l'essence ?), 3 fois l'impôt sur les sociétés (faut-il le multiplier par 3 ?). Entre les exigences de la jeunesse représentée par Greta Thunberg et l'exigence sociale des gilets jaunes, la voie est étroite. Il est crucial que nous abordions la question du financement des mesures, sauf à rester velléitaires. Pourquoi serait-ce à d'autres que nous de financer cet effort ? Les autres ce sont nos enfants, les autres pays de l'Union européenne ou ceux qui financent notre dette. Alors que les retraités gagnent en France plus que les actifs, que nous avons le record du monde de temps passé à la retraite, que les jeunes sont les grands perdants de

Pourquoi les autres pays européens disposant de systèmes sociaux moins généreux devraient-ils payer pour nous ? Pourquoi enfin alors que la dette française est détenue à plus de 60 % par les étrangers, les français ne mobiliseraient ils pas plus leur épargne pour financer leur train de vie et leur transition énergétique ?

L'interdiction des véhicules polluants est typique d'une mesure coûteuse, anti-sociale et inefficace.

La Suède, sans convention ni mise en scène, a généralisé la taxe carbone pour un montant de 120 € la tonne (elle est de 50 € en France). Norvège et Suède financent la mobilité par des péages urbains à faibles tarifs, en place depuis 1990 à Oslo. Les résultats sont là : une baisse de 40 % des émissions par habitants depuis 20 ans en Suède et une augmentation simultanée du PIB de +50 % (croissance et transition climatique sont donc possibles n'en déplaisent aux apôtres de la décroissance),

Oslo a gagné 20 ans dans le déploiement de solutions de déplacement : transport en commun, pistes cyclables, ...etc.

Nos politiques publiques doivent être passées au crible de l'efficacité des euros publics investis par tonne de CO<sub>2</sub> économisée.

La question essentielle est celle de l'acceptabilité. L'interdiction des véhicules polluants est typique d'une mesure coûteuse, antisociale et inefficace puisqu'elle oblige les plus faibles à investir 20.000 euros pour pouvoir aller travailler, sans leur offrir la moindre solution, avec un impact très faible sur les émissions et la pollution. Construisons plutôt des alternatives en transport en commun pour les périphéries, qui permettront aux plus fragiles d'avoir accès plus facilement aux emplois et aménités urbaines : il en faudrait trois fois plus, compte tenu de la défaillance de notre système ferroviaire qui n'a pas su accompagner la croissance des villes.



Au-delà des ressources complémentaires à mobiliser, nos politiques publiques doivent être passées au crible de l'efficacité des euros publics investis par tonne de CO<sub>2</sub> économisée, afin de redéployer les crédits vers des actions qui aient un impact maximal, ce qui est très loin d'être le cas aujourd'hui : que l'on songe aux 6 milliards d'euros annuels mobilisés sur l'éolien et le solaire alors que nous avons déjà l'une des électricités la plus décarbonée du monde. Ceci se traduit déjà par une augmentation de 25 % des prix de l'électricité pour le citoyen, sans aucun gain sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Avons-nous à ce point perdu le sens commun ?

Hannah Arendt définissait la politique comme « la transformation d'un monde pluriel en un monde commun ». La crise des gilets jaunes, les débats actuels sur le racisme et notre histoire, témoignent d'une exacerbation des identités, comme si chacun était réductible à son lieu de vie, son salaire, sa couleur de peau, son statut. Les débats de la campagne des municipales dans les grandes

villes indiquent un repliement sur soi des communes centres qui ne se soucient guère des conséquences de leurs propositions sur leurs voisins. L'enjeu climatique est global, déplacer les problèmes ne les règle en rien et cela en crée d'autres en exacerbant les oppositions territoriales. Le principal défi qui est devant nous est de recréer du lien entre des CSP qui ne se croisent plus guère et n'échangent plus, tout en décarbonant notre économie dans les 10 ans.

---

**Ce n'est pas en rognant les droits fondamentaux démocratiques vers une didacture verte que nous y parviendrons.**

---

Les mobilités, premier poste d'émissions en France, sont au cœur de ces débats. Nous avons collectivement des choix à faire face à des enjeux vitaux et urgents. Quel système d'opportunités et de contraintes mettre en place pour décarboner nos consommations et nos productions ?

Comment gérer la transition et assurer l'acceptabilité des efforts à faire ? Comment financer cette transition ? Qui seront les perdants et les gagnants ? Comment compenser pour les plus fragiles ? Comment sortir de la fragmentation de la société ? Des dispositifs d'implication des acteurs et des citoyens pour débattre de ces questions sont indispensables pour gagner l'adhésion collective. Ce n'est pas en reniant les droits fondamentaux démocratiques vers une dictature verte - comme le propose de manière très paradoxale la convention citoyenne et les écologistes - que nous y parviendrons. Ce n'est pas non plus en judiciarisant à outrance la société, bien au contraire. C'est par débats éclairés et pluriels que nous y arriverons sans nous défausser sur les autres de nos responsabilités : c'est bien à nous de payer notre transition climatique, de manière équitable, et sans tarder.



Afin de contribuer à la réflexion et aux débats liés à la mobilité et aux infrastructures de transport, l'URF (Union routière de France) donne la parole à différentes personnalités. Les propos tenus dans cette tribune n'engagent que leurs auteurs.

