

...r les radars des flics

droite et les risques de coagulation du mouvement.

■ Les exemptés des taxes vertes ■

LA QUESTION fuse sur tous les barages : pourquoi les avions et les gros navires ne sont-ils pas taxés ? Ils figurent pourtant parmi les pollueurs les plus asphyxiants de la planète.

Pour les premiers, le kérosène est totalement détaxé. Si ces appareils émettent à peu près autant de CO₂ par passager que les voitures, une différence de taille est à souligner : l'unité de mesure du trajet d'une auto est la dizaine (voire la centaine) de kilomètres, contre le millier de kilomètres pour l'avion. Ainsi, selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'aérien est responsable de 12,3 % des rejets de gaz à effet de serre. Et pas un sou de taxe verte.

Pourquoi cette impunité ? Le niveau des taxes est fixé, au niveau mondial, par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), une annexe de l'ONU installée à Montréal. Ses membres – compagnies aériennes, aéroports, constructeurs d'avions, etc. – ne sont pas favorables à la taxation du kérosène aérien, le prix de

l'essence représentant entre le quart et le tiers des coûts de fonctionnement d'une compagnie aérienne. Ainsi, Air France ne parvient à dégager des bénéfices que lorsqu'il peut acheter son kérosène bon marché. En 2017, selon l'ONG environnementale européenne Transport & Environment, cette bienveillance fiscale a privé l'Etat français de 3 milliards de revenus.

Poison marin

Même chose pour les gros navires : leur fioul lourd est, lui aussi, complètement détaxé. Il contient pourtant des résidus de raffinage gorgés d'oxydes de soufre et d'azote, un gaz à effet de serre n'ayant rien à envier au CO₂. Selon un expert allemand reconnu, Axel Friedrich, un gros porte-conteneurs dégage autant de particules fines que 1 million de voitures. Un paquebot amarré pendant dix heures pollue la ville autant que 1 400 voitures pendant un an. A Marseille, « de 10 à 20 % des particules en suspension viennent du maritime », estime le directeur d'Air Paca (« Les Echos », 5/9).

Là encore, c'est une entité internationale, l'OMI (organisation maritime basée à Londres), qui y fixe la règle du jeu fiscal. Et ses membres cherchent avant tout à réduire les coûts d'exploitation. En 2015, pour une réunion sur les carburants non polluants, la France avait dépêché un représentant de... Total.

En attendant, le gouvernement, lui, croise les doigts, en espérant que les routiers vont persévérer dans leurs bonnes intentions de ne pas se joindre au mouvement. Leur gazole bénéficie en effet d'une détaxe, mais partielle. Il ne manquerait plus qu'ils exigent d'être alignés sur le régime des avions et des bateaux.

Hervé Martin

t au rapport

des festations d'agriculteurs sur le glyphosate devant la Grille du coq. »

es. » Mais, si Michel Delpuech, le préfet de police de Paris, considère que le dispositif a montré sa solidité, Macron n'est, semble-t-il, pas sur la même longueur d'onde. Il lui a d'ailleurs fait demander, via son directeur de cabinet, Patrick Strzoda, des explications officielles sur la gestion de la journée de samedi, considérant notamment que « la rue du Faubourg-Saint-Honoré était coupée trop près de l'Elysée ». A se demander si les jours de Delpuech, qui a pris ses distances avec l'Elysée au moment de l'affaire Benalla, ne sont pas comptés...

niqué des...