

DOSSIER

#1 2020 | SUPPLÉMENT DE L'AKTUELL |





La justice sociale est la force motrice de la transition écologique et numérique.

Les incendies qui ravagent actuellement le bush australien sont le dernier exemple en date des effets de plus en plus nombreux du réchauffement climatique lié aux activités humaines. Les probabilités scientifiques se muent en réalités mortelles, tant pour l'être humain que pour le monde animal. La fonte des calottes polaires et des glaciers, le dégel du permafrost, l'agonie des récifs coralliens, les conditions météorologiques extrêmes, la disparition d'espèces animales et végétales, tous ces phénomènes se poursuivront dans les décennies à venir et ne feront que s'amplifier. Les milieux scientifiques tirent la sonnette d'alarme sur les points de bascule irréversibles.

Tout comme l'humanité est capable de détruire son espace vital, c'est à elle de le préserver. Nul ne peut contester le caractère urgent des mesures politiques à prendre pour lutter contre l'épuisement des ressources naturelles et les émissions de gaz à effet de serre nuisibles au climat et à l'environnement.

Et pour que la politique de protection du climat puisse aboutir, il est également impératif que le débat démocratique, la solida-

rité et la coopération internationales, des relations commerciales équitables, le maintien de la paix et le désarmement ainsi que la lutte mondiale contre les injustices sociales encadrent son action.

Le mouvement syndical international a un rôle à jouer dans la lutte pour une protection du climat équitable. De concert avec la Confédération syndicale internationale et la Confédération européenne des syndicats, l'OGBL soutient les objectifs climatiques adoptés lors de l'accord de Paris sur le climat en 2015. La hausse des températures par rapport au niveau préindustriel doit être limitée à 1,5°C d'ici 2100. L'Union européenne vise l'objectif «zéro émission nette» à l'horizon 2050.

Notre syndicat approuve les objectifs fixés pour 2030 dans le projet de loi luxembourgeois «climat» et dans le **Plan national Energie et Climat (PNEC) au niveau de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'augmentation de l'efficacité énergétique et le développement des énergies renouvelables.**



Le projet de loi «climat» doit être amélioré

Les principes fondamentaux inscrits dans le projet de loi «climat», sur lesquels s'appuiera la politique climatique luxembourgeoise, doivent être considérés comme positifs.

Citons notamment le principe de justice climatique qui impose à la politique climatique de réduire ou de limiter les inégalités existantes ou nouvelles liées au réchauffement climatique. Autre point positif, les mesures politiques de protection climatique doivent être évaluées par rapport à leur impact sur la justice sociale et, le cas échéant, être complétées par un mécanisme de redistribution en fonction de la situation sociale de chacun.

En revanche, les conditions de participation à l'organisation de la politique de

protection du climat qui ont été proposées aux syndicats sont plus qu'insuffisantes aux yeux de l'OGBL. Certes, le projet de loi prévoit de créer une «plateforme pour l'action climatique et la transition énergétique», mais l'article de loi y relatif est très vague et tout sauf concret. Rien n'est précisé quant aux effectifs, missions, compétences et procédures de la «plateforme». La simple référence au règlement européen, qui «exige un dialogue à plusieurs niveaux sur le climat et l'énergie conformément aux réglementations nationales», est insuffisante.

Et ce pour une raison simple. La transition vers une société et une économie pauvres en carbone pose de nombreuses questions et de nombreux problèmes sur le plan social. Aussi bien concernant le

monde du travail, l'emploi et les métiers que la structure de la société et la qualité de vie dans leur ensemble. Presque aucun domaine politique ou privé n'y échappe. Et le risque d'aggravation des inégalités sociales est très élevé.

C'est la raison pour laquelle l'OGBL exige du gouvernement un concept clair de structuration du dialogue social qui respecte et reconnaisse les droits de participation et la représentativité des partenaires sociaux en général, et des syndicats représentatifs au plan national en particulier. Le projet de loi «climat» doit donc être remanié sur ce point. Il doit envoyer un signal clair dans cette direction.

L'OGBL et le Pacte vert européen

La nouvelle Commission européenne a dévoilé le Pacte vert européen («Green deal»), sa nouvelle stratégie de croissance pour l'Europe. Avec un programme législatif couvrant l'approvisionnement en énergie, la production industrielle, les transports et l'agriculture, l'Europe ambitionne de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 50 à 55% d'ici 2030 et d'atteindre la neutralité climatique à l'horizon 2050.

L'OGBL salue cette initiative et soutient les objectifs visés, tout comme la mutation prévue de la Banque européenne d'investissement en «banque du climat» et le programme d'investissement européen en faveur de la protection du climat. Toutefois, la question se pose de savoir si ce Pacte vert, tel qu'il se présente, suffira pour atteindre les objectifs visés. En effet, seuls 7,2 milliards d'euros supplémentaires, sur un montant total de 100 milliards d'euros, sont prévus pour mettre en œuvre cette «transition juste» (cf. article d'Adrien Thomas dans ce dossier). Dans l'ensemble, le Pacte vert reste bien inférieur aux calculs des dépenses nécessaires pour atteindre l'objectif de zéro émission nette en 2050 effectués par les Nations Unies, l'OCDE ou la Cour des comptes européenne.

Dans ce contexte, l'OGBL rappelle que les mécanismes du Pacte de stabilité et de croissance européen, qui déterminent les valeurs de référence de la politique budgétaire des États membres de la zone euro, doivent être réformés pour donner aux États une plus grande marge de manœuvre pour les investissements futurs. Sur ce point, il demande que les investissements nécessaires à la transition écologique ne soient pas comptabilisés comme dette dans le cadre des critères de Maastricht. Cette revendication s'adresse aussi directement au gouvernement luxembourgeois afin que celui-ci agisse instamment au niveau européen dans cette direction.

Pour l'OGBL, le Pacte vert doit revêtir une dimension sociale forte. Il ne suffit pas de parler de la «transition juste», il faut en faire une composante équivalente de toutes les initiatives et tous les règlements à l'échelle européenne. Les travailleurs européens ne doivent pas être sacrifiés sur l'autel de la transition numérique et écologique. Le socle européen des droits sociaux doit être mis en œuvre, la protection des emplois et des qualifications doit être une priorité et la participation des syndicats doit être étendue à tous les niveaux. Cette dimension n'est pas suffisamment prise en compte dans le Pacte vert tel qu'il se présente actuellement. On peut craindre que les investissements du futur «fonds de transition juste» ne bénéficient plus aux employeurs qu'aux travailleurs.

Au demeurant, il revient aux États membres de décider ou non de mettre en place un plan pour la transition juste. Seuls les États qui le feront recevront des financements. Par conséquent, la transition juste risque de rester à l'état de théorie dans une grande partie de l'Europe. La mise en place d'un tel plan devrait être obligatoire pour tous les États membres. Les partenaires sociaux doivent y participer, et leur rôle au niveau européen ne doit pas non plus être négligé.

Le Pacte vert ne doit, en aucun cas, entraîner l'aggravation des inégalités sociales en Europe. S'agissant de la politique fiscale, notamment de l'augmentation des moyens fiscaux pour la politique climatique, les bas et moyens revenus ne doivent pas être frappés par des charges fiscales supplémentaires. Il faut taxer, comme on le demande depuis longtemps, les grandes fortunes et les revenus du capital. Les systèmes sociaux des États doivent être renforcés, et non affaiblis. Le même principe s'applique aux services publics.

Quand on parle du Pacte vert, il faut savoir que la justice sociale est le principal moteur de la transition écologique et numérique. Elle permet de lutter contre les nouvelles fractures sociales et garantit une bonne qualité de vie pour tous. Elle est ce qui motive et mobilise la société pour atteindre les objectifs climatiques. L'OGBL y apportera sa contribution.

Emploi & transition écologique

La décarbonisation des sociétés et de l'économie mondiale est un enjeu crucial. Le développement des énergies renouvelables et l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments vont créer de nombreux nouveaux emplois. En même temps, un certain nombre d'emplois liés aux énergies fossiles sont voués à disparaître à terme. Cela pose la question de la requalification et de l'emploi des travailleurs concernés.

Le concept de la «transition juste» comme réponse aux défis sociaux de la transformation écologique est aujourd'hui largement présent dans le débat public. La nouvelle Commission européenne l'a repris et souligne, dans le cadre du «Green Deal» qu'elle vient de proposer, la nécessité de soutenir les régions les plus touchées par la décarbonisation de l'économie. L'accord de Paris sur le climat, conclu en 2015, mentionne dans sa préambule la nécessité «de tenir compte des impératifs d'une transition juste pour la population active et la création d'emplois décents et de qualité».

L'idée de la transition juste a été élaborée par le mouvement syndical et représente à ce jour la principale contribution des syndicats au débat sur le climat. Le concept a été développé par la Confédération syndicale internationale (CSI), qui représente 206 millions de membres dans 163 pays. La CSI, dont l'OGBL est membre, s'engage de façon résolue pour des objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO₂ depuis la conférence de Copenhague de 2009 sur le changement climatique. En parallèle, la CSI réclame une transition

juste pour les travailleurs dont l'emploi est impacté par la décarbonisation. Les piliers essentiels de la transition juste sont des investissements publics en vue de la création d'emplois verts, la planification de la transition, le dialogue social, des opportunités de formation professionnelle pour les travailleurs et des systèmes de protection sociale performants.

Avant de devenir une revendication clé du mouvement syndical à l'adresse des décideurs politiques et économiques, la transition juste a permis au mouvement syndical international de surmonter ses divisions internes par rapport aux politiques climatiques. En 1997, lors de la conclusion de l'accord de Kyoto, le mouvement syndical avait été incapable de prendre clairement position. En particulier la confédération syndicale des Etats-Unis AFL-CIO refusait de soutenir l'accord de Kyoto parce qu'il ne fixait pas d'objectifs de réduction des émissions de CO₂ aux pays en voie de développement. Les syndicats de mineurs nord-américains, en alliance avec les entreprises minières, étaient fortement opposés à toute action climatique ambitieuse. D'autres composantes du mouvement syndical international, en particulier les syndicats européens, réclamaient en revanche une politique climatique plus ambitieuse. En développant la revendication d'une transition juste, les dirigeants de la CSI ont finalement rendu possible un engagement plus poussé du syndicalisme international sur l'enjeu climatique.

L'urgence climatique rend nécessaire une accélération de la décarbonisation au cours des années à venir. Des chercheurs ont montré que les lobbies liés à l'industrie fossile ont exercé au cours des dernières décennies une action concertée pour mettre en doute l'existence du changement climatique et retarder ou empêcher l'action climatique. Dans de nombreux secteurs, les entreprises exercent aussi des formes de chantage à l'emploi, en faisant pression sur les salariés et leurs représentants pour qu'ils s'opposent à des politiques de réduction des émissions.

Ici intervient la responsabilité du mouvement syndical pour affirmer une poli-

tique indépendante sur les enjeux climatiques au niveau des entreprises et des secteurs d'activité. Les syndicats sont en mesure d'occuper une position centrale sur la question du changement climatique: présents dans les entreprises, ils maîtrisent les débats sur l'évolution des systèmes productifs, et sont en même temps capables de défendre l'intérêt général en matière d'environnement et de santé publique. Au cours de son histoire, le syndicalisme a su se réinventer à de nombreuses reprises. Il a intégré de nouvelles thématiques et de nouvelles revendications: droit des femmes, intégration des immigrés, santé et sécurité au travail. La décarbonisation de l'économie et des sociétés est l'enjeu majeur du 21^e siècle, auquel le mouvement syndical doit répondre.

L'urgence climatique rend nécessaire une accélération de la décarbonisation au cours des années à venir



Dr. Adrien Thomas

Luxembourg Institute of Socio-Economic Research

Taxe sur le CO₂ et principe pollueur-payeur

Un point de vue plus nuancé est permis

Les émissions de gaz à effet de serre nuisibles pour le climat doivent être réduites d'au moins 55% d'ici 2030. Pour 2050, les émissions nettes devront être ramenées à zéro. L'OGBL est favorable à ces objectifs qui s'inscrivent dans la lignée de l'accord de Paris sur le climat. L'OGBL soutient également nombre des mesures visées par le gouvernement pour atteindre ces objectifs.

Mais il en existe aussi qui nécessitent une analyse critique parce qu'elles ne sont pas nécessairement pertinentes ou que leur efficacité est surévaluée et qu'elles remettent en question le principe de justice sociale dans le cadre de la transition écologique.

C'est ainsi que l'introduction en 2021 de la taxe sur le CO₂ annoncée par le gouvernement, qui concerne le fioul, le gaz naturel, le diesel et l'essence, pose toute une série de questions. Est-ce que la taxe sur le CO₂ entraînera bien ce que ses partisans annoncent, à savoir une réduction des émissions de gaz à effet de serre? Ou est-ce que la taxe sur le CO₂ n'est rien d'autre qu'un impôt de plus qui, compte tenu de sa popularité actuelle, rencontre une opposition politique relativement faible? Quelles seront les conséquences de la taxe sur le CO₂ pour les différentes couches de la population? Ne va-t-elle pas au contraire renforcer les inégalités fiscales qui existent déjà? Et enfin, la taxe sur le CO₂ ne va-t-elle pas avant tout répercuter le principe pollueur-payeur, critiquable à bien des égards, sur les indi-

vidus, sans conséquences financières, idéologiques et politiques pour les véritables responsables, à savoir les groupes et les détenteurs de capitaux dans le secteur de l'énergie fossile et des industries connexes?

Naturellement, cet article ne peut aborder en profondeur chacune des questions soulevées. Il vise avant tout à enrichir le débat actuel sur la taxe sur le CO₂.

Plus de 50 pays ont déjà introduit différentes variantes de cet impôt. L'hypothèse centrale, c'est qu'en réglementant le prix du marché du CO₂, producteurs comme consommateurs adoptent un comportement plus respectueux de l'environnement. Autrement dit: frapper au portefeuille pour faire changer les choses. L'idée peut sembler simple, mais elle ne l'est pas.

Les analyses de l'OCDE n'identifient aucun lien de cause à effet entre les taxes sur le CO₂ et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Certaines montrent que d'autres facteurs, notamment la désindustrialisation, les innovations techniques sans lien avec le prix du CO₂ ou encore les cycles de crises économiques, exercent une influence plus importante sur l'évolution des émissions. Et la comparaison entre pays avec et sans taxe sur le CO₂ ne livre aucun résultat probant.

Ce qui est problématique, c'est l'argument avancé pour introduire la taxe sur le CO₂, à savoir l'application du principe pollueur-payeur. Les principaux responsables des émissions de gaz à effet de serre sont les multinationales actives dans la production industrielle et d'énergies fossiles. Celles-ci actionnent tous les leviers idéologiques, politiques et économiques à leur disposition afin de bloquer ou de reporter le plus longtemps possible la sortie de l'extraction

et de la production d'énergies fossiles. Et leurs lobbyistes présents par milliers à Bruxelles et à travers le monde agissent pour protéger dans toute la mesure du possible le profit capitalistique de ces groupes des taxes sur le CO₂ et autres mesures fiscales. Non sans succès d'ailleurs, comme en témoignent les nombreux problèmes que pose l'organisation des échanges internationaux de droits d'émission.



Dans ce contexte, il ne saurait être question d'une application socialement juste du principe pollueur-payeur. Et ce fait relativise à plusieurs égards l'argument principal en faveur de l'introduction de la taxe sur le CO₂.

La pression sur le portefeuille devrait surtout toucher le consommateur final. D'un point de vue idéologique, l'imposition du consommateur masque les véritables responsabilités en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Ce sont les consommateurs individuels qui paient la facture, qui est ainsi, en quelque sorte «privatisée». La taxe sur le CO₂, aussi populaire puisse-t-elle sembler, dépasse le soi-disant libre arbitre des participants au marché et néglige de manière flagrante le fait que ceux-ci n'ont pas, pas encore ou pas suffisamment d'alternatives leur permettant d'adopter un comportement «plus respectueux de l'environnement».

Sur le plan de la politique fiscale, la taxe sur le CO₂ prélevée sur le consommateur crée de nouvelles inégalités. Entre l'imposition des sociétés susmentionnées et le citoyen, d'une part, et entre les différentes catégories de revenus, d'autre part.

La taxe sur le CO₂ proposée par le gouvernement présente toutes les qualités d'un impôt indirect. Les impôts indirects sont régressifs car ils favorisent les ménages à hauts revenus par rapport aux autres couches de la population.

Citons le STATEC: «La part du revenu disponible que les ménages destinent à l'achat de carburants est 2,3 fois plus importante pour les 20% des ménages les moins aisés que pour les 20% des ménages les plus aisés». Parce que cet impact régressif est glissant, la classe moyenne est également concernée, bien que dans une moindre mesure.

À cet égard, on peut lire dans le projet de

loi «climat» du gouvernement ce qui suit: «Toute mesure de politique de protection climatique est évaluée quant à son impact sur l'équité sociale, et le cas échéant, complétée par un mécanisme de redistribution financière calculée en fonction de la situation sociale des personnes concernées.» Le principe de «justice climatique» en vertu duquel la politique de protection climatique doit réduire ou limiter les inégalités existantes ou nouvelles créées par le réchauffement climatique doit également être pris en compte.

Est-ce que ces principes seront mis en œuvre par le gouvernement dans le cadre de la taxe sur le CO₂ ?

Dans l'accord de coalition, le gouvernement s'est engagé à ne pas toucher au mécanisme de l'indexation. Or, la prise en compte de la taxe sur le CO₂ dans le panier de l'index ne suffira pas. Annoncée par le gouvernement, la redistribution d'une partie des recettes aux «bas revenus» en guise de compensation sociale est vague. L'OGBL demande pour les bas revenus et la classe moyenne la mise en place d'un mécanisme de répartition qui compenserait l'effet régressif susmentionné. Dans le domaine des transports, l'OGBL propose d'introduire un crédit d'impôt (cf. article suivant).

Et qu'en est-il de la compensation sociale de la partie de la taxe sur le CO₂ qui renchérit le fioul et le gaz naturel?

L'explosion des coûts dans le domaine du logement grignote de plus en plus le pouvoir d'achat des bas revenus et de la classe moyenne. Les bas revenus, qui n'ont pas le «libre choix» de chauffer et d'isoler leur logement de manière plus respectueuse de l'environnement, sont les plus touchés. En tant que locataires, ils n'ont aucun pouvoir de décision sur les investissements ou, s'ils sont propriétaires de leur logement, ils n'ont généralement pas les moyens d'effectuer des investissements respectueux de l'environnement et efficaces sur le plan énergétique. Jusqu'à présent, le gouvernement n'apporte pas de réponse satisfaisante à cette problématique qui ne fera que s'aggraver avec l'introduction de la taxe sur le CO₂.





Pour un crédit d'impôt «mobilité»

Une nouvelle hausse des accises sur le diesel et l'essence, qui avaient déjà augmenté en 2019, est prévue pour mai 2020. Le gouvernement a par ailleurs annoncé l'introduction d'une taxe sur le CO₂ à partir de 2021 (20 EUR par tonne de carburant), qui sera majorée de 5 EUR par tonne en 2022 puis en 2023.

Cette taxe sur le CO₂ devrait générer quelque 150 millions d'EUR de recettes fiscales en 2021, qui, selon le gouvernement, seront utilisées de manière «équilibrée» pour financer, d'une part, des mesures de protection du climat et, d'autre part, un allègement social ciblé par le biais de mesures fiscales (p. ex. crédit d'impôt) et sociales au sens de la justice sociale pour les ménages à faibles revenus.¹

En plus de se montrer critique vis-à-vis de la taxe sur le CO₂ ainsi que sur son efficacité, l'OGBL regrette que le calendrier de mise en œuvre de la taxe sur le CO₂ ne s'accompagne pas d'informations plus précises quant au volet social. L'OGBL n'approuvera pas la taxe sur le CO₂ tant que des propositions gouvernementales concrètes et satisfaisantes de compensations sociales ne seront pas présentées.

Le problème fondamental tient à la nature régressive des impôts indirects, qui favorisent les revenus élevés au détriment des revenus moyens et, surtout, des revenus faibles. Une mesure fiscale ne peut être socialement juste que si elle abroge ce caractère régressif.

En réponse à l'augmentation des accises et à l'annonce de la taxe sur le CO₂, l'OGBL demande donc la création d'un crédit d'impôt «mobilité» en remplacement de la déduction fiscale actuellement appliquée au titre des frais de déplacement.

La valeur de référence pour le montant du nouveau crédit d'impôt devrait correspondre à la valeur nette actuelle de l'abattement fiscal pour frais de déplacement qui est accordé sur le revenu annuel brut pour la classe d'impôt 1, imposé à 39%.

Pour la distance maximale considérée

entre le domicile et le lieu de travail, fixée actuellement à 30 kilomètres, cela équivaldrait à un crédit d'impôt de 1.014 EUR par an.

Une distance de 15 kilomètres donnerait lieu à un crédit d'impôt annuel de 425 EUR.

Dès lors que l'abattement fiscal pour frais de déplacement n'a pas été adapté à l'inflation depuis 1991, l'OGBL exige en outre que celle-ci soit prise en compte au titre du crédit d'impôt «mobilité». La distance maximale considérée doit par ailleurs être revue à la hausse.

Ce modèle permet de contrebalancer le caractère régressif, socialement injuste, de l'abattement fiscal applicable aux frais de déplacement et du projet de taxe indirecte sur le CO₂.

¹ «Generatioun Klima», Plan national Energie et Climat, décembre 2019.

L'annonce de la taxe sur le CO₂ a échauffé les esprits

Les esprits s'étaient apaisés depuis que les syndicats avaient contrecarré la tentative de Jean-Claude Juncker, dans le cadre de sa dernière tripartite peu glorieuse, de manipuler à nouveau l'index au détriment du pouvoir d'achat, en retirant les produits pétroliers du panier moyen.

Le directeur de la Fédération des industriels luxembourgeois (FEDIL) vient de jeter un pavé dans la mare dans l'éditorial de son journal. Lui aussi souhaite alléger le panier moyen: seuls des «produits durables» devraient s'y trouver.

Le maintien d'un système d'indexation qui continuerait à prendre en compte l'évolution des prix des combustibles fossiles et d'autres biens et services nuisibles à l'environnement ne serait plus compatible avec les revendications climatiques du gouvernement. Si une taxe sur le CO₂, entre autres, devait être incluse dans le calcul de l'index, cela se traduirait par un pouvoir d'achat qui «justifierait et récompenserait les comportements indésirables des consommateurs».

Il n'est guère surprenant qu'une organisation patronale cherche une fois de plus à dévaloriser l'index aux dépens des consommateurs, dans une perspective purement actionnariale. L'UEL rejette à ce jour le rétablissement du de fonctionnement normal du système d'indexation décidé par le gouvernement en 2014.

Mais ce qui est particulièrement inquiétant, c'est que l'industrie se présente en même temps comme l'apôtre d'une société respectueuse du climat. Tout d'un coup, le monde patronal remet en question la liberté inviolable de l'acteur du marché dans une économie libéralisée, qu'il a

pourtant toujours défendue. Une telle manipulation de l'index implique que le consommateur devrait être éduqué pour devenir un «consommateur durable» !

Si l'on avait réellement eu affaire à un changement de paradigme du monde patronal en ce qui concerne les questions environnementales, le directeur de la FEDIL se serait abstenu d'appliquer le principe du pollueur-payeur aux consommateurs.

Il aurait plutôt lancé un appel aux capitaux industriels pour qu'ils cessent de mettre sur le marché des produits nocifs pour l'environnement. Il aurait incité leurs lobbyistes à Bruxelles et ailleurs à militer en faveur d'une réforme du négoce de droits d'émission plus respectueuse de l'environnement. Il aurait critiqué les grands producteurs de combustibles fossiles qui ne se lassent pas d'entraver la lutte pour le climat afin de préserver leur source de profit. Et il aurait proposé d'augmenter la charge fiscale des entreprises là où une production plus respectueuse de l'environnement est possible, mais non mise en œuvre. Au lieu de cela, c'est tout l'inverse qu'il préconise: une redistribution du bas vers le haut en réduisant les coûts salariaux et les revenus de retraite.

L'OGBL rejette catégoriquement la proposition du directeur de la FEDIL

Il est bon de rappeler que l'index ne constitue rien d'autre qu'un mécanisme compensatoire pour le maintien du pouvoir d'achat réel. L'index ajuste le pouvoir d'achat à l'évolution des prix et compense la perte de pouvoir d'achat réel en découlant, dans les deux cas avec un décalage. Ni plus, ni moins.

Il n'est donc ni une mesure de politique sociale, ni une mesure de redistribution de la richesse créée par l'économie, ni un

instrument de politique environnementale visant à «rééduquer» les consommateurs pour qu'ils se tournent vers des produits plus durables.

À l'heure actuelle, la majorité des ménages ne peut tout simplement pas se passer des produits pétroliers.

Une telle manipulation de l'index reviendrait à supprimer une des composantes essentielles du panier moyen (les produits pétroliers) et à mettre en péril la protection du pouvoir d'achat. En outre, elle affecterait principalement les ménages à faible revenu, dès lors que la part de ces produits dans leur budget total est beaucoup plus importante que pour les autres catégories de revenus.

La demande en faveur d'une désindexation des biens et services non durables, c'est-à-dire nuisibles à l'environnement, est encore plus absurde si l'on considère d'autres exemples. Les produits à base de viande doivent-ils eux aussi être retirés du panier moyen en raison des émissions élevées de méthane? Doit-on également faire une croix sur les dépenses de voyage? Quid des communications électroniques? Un e-mail avec pièce jointe consomme autant d'énergie qu'une lampe à économie d'énergie en une heure. L'envoi de 10 milliards d'e-mails par heure dans le monde représente une consommation énergétique équivalente à la production horaire de 15 centrales nucléaires.

Dans son accord de coalition, le gouvernement s'est engagé à ne pas manipuler l'index. Tout comme les accises, la taxe annoncée sur le CO₂ doit faire partie intégrante du panier moyen.

Protection du climat et transports

Ce qui fait du sens et ce qui le fait moins

Selon le plan national en matière d'énergie et de climat, l'objectif de réduction de 55% des émissions d'ici 2030 doit être atteint à près de 70% grâce à la réduction des émissions dans le secteur des transports!

Cette part très élevée, en comparaison internationale, du transport dans les valeurs d'émission de l'empreinte carbone actuelle du Luxembourg est due au fait que près de 70% des émissions du secteur sont imputables aux véhicules immatriculés à l'étranger, principalement des camions (responsables de 60% des émissions du secteur).

Dans la mesure où, conformément à l'Accord de Paris sur le climat et à la législation-cadre de l'UE, les émissions de CO₂ des moteurs à combustion interne doivent être comptabilisées au point de vente de l'essence et du diesel, on comprend aisément pourquoi la politique du gouvernement entend faire de la réduction du ravitaillement en transit un levier en vue d'une amélioration drastique de l'empreinte carbone du Grand-Duché. En d'autres termes: la frontière nationale joue un rôle prépondérant dans l'empreinte carbone du pays.

L'OGBL ne souhaite pas critiquer cette option politique du gouvernement qui, si elle est mise en œuvre, pourrait entraîner une perte correspondante de recettes fiscales pour l'État, mais également pourrait avoir un impact positif sur la situation du trafic sur nos routes.

Du point de vue de la protection du climat, cela signifie toutefois que la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports visée dans le plan national en matière d'énergie et de climat

n'est pas assimilable à une réduction réelle des émissions. Elle n'apporte pas grand-chose dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, mais permet au Grand-Duché de soigner son image en termes d'empreinte carbone.

En outre, la promotion de la mobilité dite électrique ne fait que déplacer le problème, dès lors que les émissions de CO₂ sont comptabilisées là où l'électricité est produite. Une aubaine pour le Luxembourg! Sachant de surcroît qu'une très grande partie de l'électricité devra être importée de pays étrangers à l'avenir, les émissions dues à la mobilité électrique seront principalement imputées à ces pays.

Ce transfert des émissions via leur «transit» par les frontières nationales soulève un certain nombre de questions en relation avec l'augmentation des accises sur l'essence et le diesel et le projet de taxe sur le CO₂.

Pourquoi imposer une nouvelle charge fiscale indirecte socialement injuste à la population locale et aux travailleurs frontaliers alors que l'objectif premier est de réduire le ravitaillement des camions en transit? Une taxe spécifique sur le CO₂ pour le ravitaillement en diesel des camions en transit constitue la solution la plus sensée, en plus d'être techniquement réalisable puisque les camions utilisent des pompes dédiées.

Une approche plus critique est également nécessaire en ce qui concerne la mobilité électrique. Une voiture électrique n'est ni neutre pour le climat ni économe en ressources. Il ne fait aucun doute que le moteur électrique, à moins qu'il ne soit alimenté par de l'électricité provenant de centrales à charbon, présente un bien meilleur bilan d'émissions de CO₂ que les moteurs à combustion interne.

Toutefois, le cycle de vie d'une voiture commence dès sa fabrication et pas seulement lors de sa mise en circulation. L'Agence française de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) a ainsi démontré en avril 2016 que, sur l'ensemble du cycle de vie, la consommation d'énergie d'une voiture électrique est globalement très proche de celle d'une voiture diesel. D'autres études supposent que les émissions de carbone d'un moteur électrique correspondent à 75% de celles d'un moteur à combustion interne.

Qui plus est, les très graves problèmes liés, entre autres, à l'exploitation des ressources naturelles et au raffinage des métaux et terres rares, qui sont utilisés dans la fabrication des batteries et de nombreux autres produits de «green tech» et de «digital tech», ne peuvent être ignorés ni banalisés.

L'OGBL ne s'oppose pas fondamentalement à la promotion de la mobilité électrique.

Il préconise toutefois une évaluation critique et des actions politiques qui tiennent compte de tous les aspects de la production et de l'utilisation de la mobilité électrique et de ses conséquences, avantages et inconvénients au niveau mondial, dans la lutte contre le réchauffement climatique, contre l'exploitation des ressources naturelles et la destruction de l'environnement, ainsi que contre l'exploitation des êtres humains dans de nombreuses régions du monde.

En ce qui concerne la politique en matière de transports, l'OGBL rappelle par ailleurs la nécessité absolue de promouvoir en priorité les investissements de l'État dans la capacité et la qualité des transports publics.

Rendre les transports publics plus attrayants

Comme prévu dans le programme gouvernemental 2018-2023, les transports publics (bus, train et tramway) deviendront gratuits sur l'ensemble du territoire luxembourgeois à partir du 1^{er} mars 2020.

L'OGBL a salué cette mesure comme une avancée tant environnementale que sociale. Dans les faits, un renouvellement des transports publics s'impose cependant dans le cadre de la nécessaire transition écologique. La gratuité des transports publics est certes un signal fort à l'égard du secteur et représente un gain de pouvoir d'achat pour les travailleurs et les retraités qui les utilisent. Mais compte tenu de la congestion sans cesse croissante de notre réseau routier et du nombre d'embouteillages, il est impératif d'améliorer les transports publics.

La gratuité des transports publics ne permettra en effet pas à elle seule d'atteindre l'objectif politique en matière de climat et de mobilité qui consiste à promouvoir le passage de la voiture individuelle au bus, au train ou au tram. Elle devra s'accompagner d'autres mesures. La seule question du prix n'incitera pas davantage de travailleurs à utiliser les transports publics pour se rendre sur leur lieu de travail si le temps de trajet est beaucoup plus long, s'ils doivent prendre plusieurs correspondances, si les trains ou les bus sont bondés ou s'ils doivent s'attendre à des retards quotidiens.

Pour autant qu'il soit possible pour eux de rejoindre leur lieu de travail grâce aux transports publics et que les horaires correspondent à leur journée de travail! Ce n'est malheureusement toujours pas le cas pour de nombreux travailleurs, qui n'ont

donc pas d'autre choix que de se déplacer en voiture.

Afin de rendre les transports publics réellement plus attrayants, il convient donc, en plus de leur gratuité, de lancer un vaste programme d'investissement pour améliorer à la fois l'offre (densification du réseau, fréquence, plus de bus de nuit) et la qualité du service. La ponctualité, la rapidité, le confort et la sécurité revêtent une importance cruciale.

Malheureusement, certaines choses pointent actuellement dans la direction opposée. Même s'il y a eu quelques améliorations par rapport au projet de réforme initial du RGTR, le nombre de lignes est réduit de 234 à 179 (157 au départ). Plus de bus devraient rouler le dimanche et le soir; cependant, il y aura moins de connexions directes dans les petites localités, donc plus de correspondances. Ce n'est pas forcément le moyen d'amener plus de gens à prendre le bus. Il n'est pas acceptable que les zones rurales soient laissées de côté.

La qualité laisse par ailleurs à désirer dans le secteur ferroviaire: retards fréquents, annulations de trains, navettes de remplacement, trains surchargés aux heures de pointe, etc. Autant de désagréments qui font que les voyages en train sont de moins en moins agréables, devenant une source de stress pour les usagers plutôt qu'une occasion de se détendre ou de lire. Des investissements à long terme sont nécessaires afin d'améliorer la qualité de l'offre. Le nombre d'employés doit être suffisant afin de pouvoir informer et conseiller les clients de manière compétente. Il est donc hors de question de procéder à des réductions d'effectifs.

Il conviendrait également de remédier au fait que de plus en plus de gares se transforment en véritables stations fantômes,

sans personnel à qui s'adresser, ce qui est pour le moins incompatible avec l'idée d'un transport public attrayant. Ces gares ne sont guère accueillantes et inspirent même un sentiment d'insécurité, perdant ainsi leur fonction de lieu de rencontre propice à la flânerie. La fermeture de guichets et le fait de limiter la disponibilité des billets internationaux à deux gares (Luxembourg et Belval-Université) constituent une véritable dégradation du service, qui ne contribue en rien à son attrait. Cela était un pas dans la mauvaise direction, qui devrait être revu.

L'offre destinée aux frontaliers ne doit de surcroît pas être négligée. La coopération transfrontalière dans le secteur des transports doit encore être améliorée et renforcée. La ligne Luxembourg-Gouvy ne doit pas être altérée; au contraire, de meilleures liaisons vers Vielsalm et Trois-Ponts sont nécessaires. Il n'existe toujours pas de ligne ferroviaire directe entre Luxembourg et Sarrebruck et les trains vers la France sont surchargés. Enfin, les frontaliers devraient également pouvoir bénéficier de la gratuité des transports publics, qu'il conviendrait donc d'étendre aux premières gares derrière la frontière.

Afin de rendre les transports publics réellement plus attrayants, il convient donc, en plus de leur gratuité, de lancer un vaste programme d'investissement pour améliorer à la fois l'offre et la qualité du service.

Qui veut protéger le climat au niveau de l'habitation, doit lutter activement contre l'état d'urgence du logement!

À l'heure actuelle, les logements et les bâtiments fonctionnels sont responsables d'environ 12% des émissions de CO₂. Le plan national Energie et Climat prévoit une réduction des émissions de CO₂ de 65% d'ici 2030 (par rapport à 2005) dans le domaine du logement.

L'OGBL soutient cet objectif. Mais il demande aussi que le débat sur les mesures de protection du climat soit mis en relation le plus possible avec celui sur le problème du logement au Luxembourg. Le logement est le secteur qui présente le plus de risques d'inégalités et de fractures sociales. Il en va du droit fondamental à un logement pour tous, à un coût abordable. Et les mesures de protection du climat doivent se traduire par une amélioration de la qualité du logement pour tous.

Malheureusement, le pays manque d'une politique ambitieuse qui prenne la mesure de la problématique du logement. Jusqu'à présent, les initiatives visant à juguler l'explosion des prix et à encourager la construction de logements sociaux se sont révélées largement insuffisantes (cf. à ce sujet les revendications de l'OGBL que nous avons présentées dans le numéro 3-2019 d'Aktuell).

C'est la raison pour laquelle nous critiquons le traitement superficiel de la problématique du logement dans le plan national Energie et Climat dévoilé par le gouvernement. En effet, celui-ci se limite à constater approximativement que les populations défavorisées occupent généralement des logements locatifs mal entretenus avec des normes énergétiques faibles dans les bâtiments anciens.

Les réponses sont tout aussi superficielles: «Le gouvernement demande donc la création ciblée de logements abordables.» Autre exemple: «Les mesures d'efficacité énergétique dans le secteur du logement visent à améliorer aussi bien le bilan énergétique national que la situation des populations défavorisées.» Et s'agissant de l'«ambitieuse» stratégie de rénovation, «des programmes innovants seront élaborés avec tous les acteurs concernés [quels sont-ils?] durant l'année 2020 afin de créer des incitations à réhabiliter les bâtiments tout en proposant des logements aux citoyens socialement défavorisés.»

Pour chacune des mesures visées, notamment la norme A+ pour les bâtiments résidentiels, l'«ambitieuse» stratégie de rénovation, le programme supplémentaire pour le remplacement des chauffages à combustibles fossiles par des installations fonctionnant aux énergies renouvelables ou le raccordement aux réseaux de chauffage, l'OGBL exige que la dimension sociale et la prévention des inégalités sociales soient le fil conducteur des décisions politiques.

Une taxe sur le CO₂ pour le fioul ou le gaz naturel serait contre-productive, l'OGBL s'y oppose. Les coûts très élevés du logement pèsent déjà très lourdement sur 37% des ménages. Et la tendance est à la hausse. Comment le gouvernement peut-il envisager une telle idée alors qu'il constate que beaucoup n'ont «accès qu'à des logements locatifs mal entretenus avec des normes énergétiques faibles dans les bâtiments anciens»? Un excellent exemple des aberrations à prévoir avec l'introduction du principe pollueur-payeur.

Et le fait que, concernant la problématique

sociale, le gouvernement insiste sur l'existence des allocations logement, du REVIS, de la prime de vie chère et de l'aide sociale dans le cadre de son plan national intégré en matière d'énergie et de climat n'augure rien de bon.

Dans sa liste de doléances dans le dossier «Logement: état d'urgence», l'OGBL a proposé de renforcer les subventions publiques pour augmenter l'efficacité énergétique. Pour soutenir la transition écologique vers une économie pauvre en



carbone, il faut augmenter les aides proposées qui permettent aussi aux propriétaires aux revenus faibles ou moyens de mettre en œuvre la réhabilitation énergétique de leur logement. Pourquoi ne serait-il pas possible de financer à 100% certaines mesures de rénovation en faveur des plus bas revenus?

Dans la mesure où il est exclu que ces aides servent à subventionner les catégories de la population les plus aisées qui disposent des moyens financiers pour de telles mesures, elles devraient être dégressives en fonction

du revenu (autrement dit, le montant baisse à mesure que le revenu augmente).

Pour compenser l'effet des hausses de loyer suite à une réhabilitation énergétique par le propriétaire sur le locataire, l'OGBL demande également l'introduction d'une «allocation logement climat». Il faut également s'assurer qu'en cas de rénovation, les propriétaires n'imputent pas sur les loyers la part subventionnée par l'État.

Pour éviter que les ménages ne doivent avancer les frais des mesures de rénovation,

ce qui favoriserait ici aussi les couches les plus aisées de la population, l'OGBL demande la prise en charge directe des factures à hauteur des aides accordées.

L'équation «mesures de protection du climat dans le logement = meilleure qualité de l'habitat pour tous» doit devenir la règle. Cela irait dans le sens du principe de la justice climatique, comme le gouvernement l'a inscrit dans le projet de loi «climat».



Les populations défavorisées

occupent généralement des

logements locatifs mal

entretenus avec des normes

énergétiques faibles dans les

bâtiments anciens.

Investir pour construire ensemble un avenir bas carbone

La nécessaire transition écologique, les efforts à faire pour atteindre les objectifs climatiques nécessiteront une politique conséquente d'investissements à un niveau très élevé.

Ne citons que l'OCDE qui a estimé en 2017 (rapport «Investing in Climate, investing in growth»), que 6,9 billions de dollars devraient être investis par an dans les seules infrastructures pour atteindre les objectifs prévus par l'accord de Paris. Pour comparaison: l'UE prévoit dans le cadre de son «green deal» des investissements d'un billion d'euros (1,1 billion de dollars) sur dix ans. Malgré le montant qui peut paraître à première vue très élevé, on reste loin de ce qui serait nécessaire.

Or, sans des efforts supplémentaires, l'objectif d'une neutralité climatique à l'horizon 2050, ne peut être atteint. La conférence climatique de Madrid (COP25) n'a malheureusement débouché sur aucun accord permettant d'avancer dans cette direction. Elle doit donc être vue comme un échec complet. A défaut d'une volonté commune d'avancer sur le plan mondial, l'UE doit montrer l'exemple et aller de l'avant. Cela nécessite toutefois une révision des règles budgétaires restrictives et une sortie définitive de la politique de rigueur budgétaire.

Les taux extrêmement faibles, voire négatifs, des banques centrales permettent d'ailleurs aux Etats de contracter des emprunts à des conditions très avantageuses. Il faut profiter de cette situation tant qu'elle dure.

Mais cela n'est pas suffisant. Il faudra aussi générer des recettes supplémentaires au

niveau mondial. Une augmentation des accises sur le gasoil ou une taxe CO₂ ne seront à eux-mêmes pas non plus suffisant pour générer les fonds nécessaires. La question climatique pose en fin de compte aussi la question d'une imposition plus juste, de la concentration extrême des richesses au niveau mondial (confirmée chaque année dans les rapports de l'ONG Oxfam. Selon cette dernière, en 2018, 26 personnes possédaient autant que la moitié la moins bien lotie de la population mondiale, soit 3,8 milliards de personnes), de la spirale vers le bas au niveau de l'imposition des entreprises... bref, de la justice sociale au niveau mondial.

En ce qui concerne le Luxembourg, il faut poursuivre une politique d'investissements conséquente. Cela inclut notamment des investissements conséquents dans une infrastructure énergétique durable, en augmentant considérablement la part des énergies renouvelables. Cela permettrait au Grand-duché de limiter aussi bien sa dépendance de l'étranger que des énergies fossiles. Une telle politique doit par ailleurs garantir la sécurité de l'approvisionnement.

Au niveau des transports publics, il faut développer l'ensemble du réseau (train - bus - tramway) et soutenir en même temps la mobilité douce et le covoiturage. En même temps, la coopération au niveau de la Grande Région doit être développée et des projets communs lancés.

Les investissements publics doivent aussi inclure une politique de soutien à l'assainissement énergétique des logements.

En général, les investissements dans la

recherche fondamentale, mais aussi la recherche appliquée dans le domaine de l'adaptation aux changements climatiques devront être augmentées. De même, il faut soutenir des politiques R&D dans les entreprises pour adapter leurs processus de production aux exigences climatiques, de développer des technologies de pointe en vue de décarboniser les industries particulièrement énergivores, de promouvoir la création d'emplois «verts» et les potentiels pouvant se dégager d'une plus grande circularité de l'économie.

Des moyens supplémentaires doivent aussi être mis à disposition dans le contexte d'un plan de transition juste national - à établir après concertation entre l'Etat et les partenaires sociaux - comprenant notamment des mesures d'adaptation, de formation continue et de requalification pour les salariés, dont les emplois seraient menacés par les mesures à prendre dans le contexte de la transition écologique et énergétique.

Outre les investissements de l'Etat central, des organismes publics tels que la SNCI, mais aussi le Fonds de compensation du régime de pension auront leur rôle à jouer pour mettre en œuvre une telle politique d'investissements volontariste. En ce qui concerne en particulier la politique d'investissement du Fonds de compensation, l'OGBL demande une réorientation qui garderait la cohérence avec les objectifs climatiques du gouvernement, en ne prévoyant pas seulement un arrêt des investissements dans le nucléaire, mais aussi dans les énergies fossiles (charbon, pétrole...).

Le changement climatique en chiffres

40,8°

Le 27 juillet 2019, la **température la plus élevée jamais mesurée au Luxembourg** a été atteinte à Steinsel, à 40,8°C.

1,2°C

Au cours des 150 dernières années, **la température moyenne** de la Terre a augmenté de 1,2°C (un chiffre proche du seuil de 1,5°C)

415 ppm

En mai 2019, la **concentration de CO₂** dans l'atmosphère a dépassé pour la première fois le seuil de 415 parties par million (ppm). Il s'agit de la valeur la plus élevée jamais enregistrée.

0,075°

En 2019, la **température moyenne des océans** a dépassé de 0,075°C la moyenne des années 1980 à 2010.

3,9 millions de km²

En été 2019, la **banquise arctique ne** présentait plus qu'une superficie de 3,9 millions de km², le chiffre le plus bas derrière 2012. **Elle était plus de deux fois plus vaste** durant l'été 1980 (7,9 millions de km²).

2019

a été la deuxième **année la plus chaude** depuis le début du suivi des températures, derrière 2016.

85 Milliards

En 2018, les compagnies d'assurance ont versé environ 85 milliards en compensation des dommages causés par des événements climatiques extrêmes, soit vingt fois plus qu'il y a 20 ans.

19/20

19 des 20 **années les plus chaudes** ont été enregistrées au cours des deux dernières décennies

30°+

Rien qu'en 2015, des **températures supérieures à 30°C** ont été mesurées pendant 18 jours au Luxembourg, contre une moyenne de 4 jours par an entre 1980 et 2010.

1,6°

La **température annuelle moyenne** au Luxembourg au cours des cinq dernières années a été supérieure de 1,6°C à la moyenne observée entre 1961 et 1990.

0,85mm

Entre 1993 et 2017, le **niveau de la mer** a augmenté de 0,85 mm en moyenne mondiale.

L'OGBL représente des valeurs.

Des valeurs comme la justice sociale, les droits des salariés, la santé et la sécurité et de bons salaires pour tous, une bonne vie, de l'équité.

Et toutes ces valeurs sont menacées, si nous n'arrêtons pas la crise climatique!

Pour cette raison, l'OGBL s'est donné comme mission la protection du climat. Nous nous engageons pour la justice climatique et une transition équitable.

Nous savons que l'humanité consomme plus que disponible. En effet, les ressources ne sont pas illimitées, mais limitées.

Pour cette raison, nous devons passer à une société sans carbone, d'une manière qui soit sociale et équitable pour les salariés et leurs familles, indépendamment du pays dans lequel ils sont nés et indépendamment de la couche sociale à laquelle ils appartiennent.

La protection du climat ne doit plus être vue comme un luxe par de grandes parties de la population, qui amène à la fin du mois à une situation, où il y a encore moins d'argent disponible. Il ne faut pas qu'avant tout les bas et moyens salaires souffrent des hausses de prix. La justice climatique est aussi une question de justice sociale!