

Politique des transports : Toute la fiscalité dans le brouillard

La taxe transport qui devait entrer en vigueur le 1er Octobre pourrait se voir reportée pour des raisons techniques. En effet, «seuls 10.000 poids lourds se seraient enregistrés. «Dans l'idéal, 100.000 à 120.000 camions devraient l'être aujourd'hui», confie un proche du dossier. Cette inertie adoptée par les transporteurs routiers a été une réponse adaptée qui préoccupe le Ministre des transports Frédéric Cuvillier et donne la mesure (Plus de 90%) de l'opposition des routiers au dispositif. Le Ministre a demandé un état des lieux sur la procédure d'enregistrement des poids lourds, nécessaire au lancement de l'écotaxe. Il a même fait part de ses réserves en positionnant le percepteur en fusible: «J'attends qu'Ecomouv (la société chargée de collecter l'écotaxe auprès des entreprises de transport) me donne une réponse sur la mise en œuvre du dispositif. J'ai demandé un état des lieux.»

Les dirigeants d'Ecomouv pourraient proposer au ministre le report de la mise en œuvre du système à janvier 2014, afin de permettre à l'administration de tutelle d'être directive pour convaincre les professionnels à «s'enregistrer» et à s'équiper des fameux boîtiers de géo localisation. «J'ai toujours dit que je ne souhaitais pas qu'on mette en place un dispositif non sécurisé», rappelle le ministre. Les professionnels du transport qui ont très mal accueilli ce dispositif reconnu complexe n'ont pas de visibilité sur le bien fondé d'une telle taxation. En effet, cette taxe s'apparente à un péage qui n'est pas en rapport avec le réseau routier. En effet, jusqu'à présent, les péages d'usage amortissaient des infrastructures une fois construites. Ici il s'agit de collecter des fonds sur des tronçons de routes stratégiques pour soutenir de futurs investissements qui majoritairement ne seront pas routiers. Cette règle est d'autant plus contestée que cette collecte permettra de financer des modes concurrents à la route. Le ferroviaire en particulier, sera primé et pourtant il a démontré qu'il ne fait aucun effort de productivité et que tous les budgets qui lui ont été attribués se sont évaporés par milliards. Ces bénéficiaires peu rigoureux avouent même aujourd'hui être lésés par 300 millions annuels de fraude des voyageurs sans aucune réaction corrective annoncée. Cela pourrait s'apparenter à une tolérance pour les plus démunis et justifier un déficit SNCF social à intégrer après valorisation dans ses comptes. Ces survivances du siècle dernier perpétuent rigidités de statuts et d'organisation et éliminent toute perspective ferroviaire lisible sans que les cheminots ne s'en émeuvent. Cela revient à figer des acquis désuets en taxant un mode routier, corvéable à merci car il est définitivement indispensable sans alternative à ce niveau économique.

La crainte de conflits dans tous les secteurs stratégiques de l'économie semble faire également pression sur le gouvernement qui traditionnellement redoutait seulement le poids des cheminots. Il vient d'avouer avoir pris la mesure du poids des transporteurs routiers. Le principe de répercussion de la taxe sur les clients des transporteurs a pourtant été garanti cette taxe sera neutre pour lui, confirmant que le consommateur serait le payeur. Les hésitations affichées démontrent l'embarras des autorités à fixer un cap. La réflexion débouche sur la proposition de créer un observatoire de plus pour l'écotaxe poids lourds. Sa mission : Mesurer comment les professionnels du transport routier se soumettent à cette fiscalité. La taxe, censée récolter 1,2 milliard d'euros en année pleine, ne devrait donc pas rapporter cette année le moindre euro.

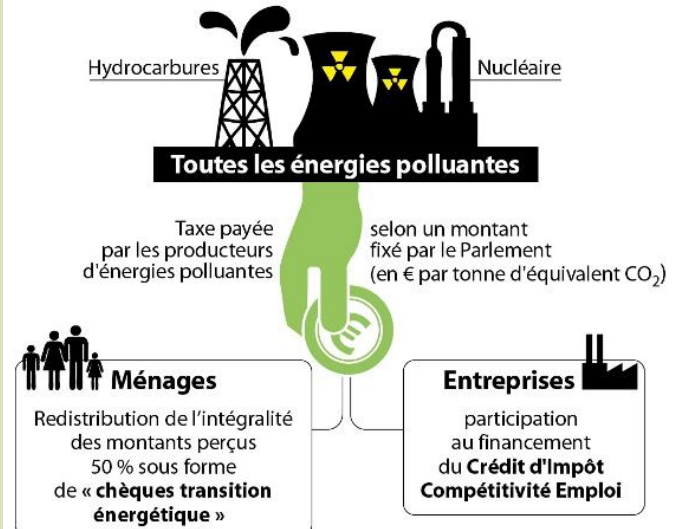
Entre report de recettes et cadeaux fiscaux, l'Etat fait encore un écart en faveur du monde ferroviaire qu'il ne saurait réformer sur le fond : **L'Etat va renoncer aux 500 millions d'euros générés d'impôt sur les sociétés que devrait acquitter la SNCF sur l'exercice 2012.** Pour résorber l'endettement du système ferroviaire, le ministre des transports, Frédéric Cuvillier a déclaré devant la presse : «Il y a quelque chose qui n'a pas beaucoup de sens, c'est que l'on ait des dividendes et que l'on reçoive des impôts sur un système ferroviaire qui lui-même est lésé de 32 milliards de dettes. Donc cet effort là nous le ferons».

Encore dans l'incapacité d'imposer une date pour appliquer la taxe transport, l'Etat s'est déjà lancé dans une nouvelle construction contributive : La contribution « Climat Energie » qui par artifice de vocabulaire ne serait pas un impôt. La contribution "climat-énergie" consiste en une taxe ajoutée au prix de vente des produits et services en fonction de la quantité de gaz à effet de serre, notamment le CO2, émis lors de leur utilisation. Le montant de cette taxe devrait être fixé sur la base d'un prix à la tonne de CO2. Le texte de projet de loi précise qu'à "court terme, la redistribution de la taxe permettrait d'être une mesure de pouvoir d'achat pour tous ceux et toutes celles qui font des efforts de réduction de leur consommation d'énergie". En matière de transport cette incitation devrait donc automatiquement pénaliser encore une fois le mode routier et privilégier les trains conventionnels en mettant toutefois à l'index les TGV qui sont de gros consommateurs d'énergie.

A quoi vont servir les recettes de la contribution climat-énergie ? Une grande partie des recettes devrait servir à financer le crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) en faveur des entreprises. Pour les particuliers, des compensations sous forme de crédit d'impôt en fonction des revenus sont envisagées. Dans le texte de loi déposé par les députés, "le produit de la contribution climat-énergétique, entendu comme la somme des recettes tirées de la contribution prélevée sur les personnes physiques, et après déduction de tout frais, est réparti entre les personnes physiques". Pour éviter tout conflit, certaines professions vulnérables, comme les taxis et les transporteurs routiers, devraient également percevoir ces aides.

La taxe carbone : comment ça marche

La « Contribution climat énergie » présentée en proposition de loi par le groupe écologiste à l'Assemblée nationale



Source : Assemblée nationale

Dans cette guerre de mouvements, l'Etat semble encore paralysé par des forces sociales d'un côté et les professionnels routiers de l'autre. Il saura encore apporter une réponse neutre à ces acteurs économiques et sociaux. Dans ce cadre et sans ambiguïté pour l'observateur, **la facture reformatée sera bien encore à la charge du consommateur contribuable.** C'est la seule information sans surprise.