

# Les dessous de l'écotaxe : quand Benetton et Goldman Sachs collectent l'impôt français !

PAR AGNÈS ROUSSEAUX 30 OCTOBRE 2013 (BASTA.FR)

En reportant l'entrée en vigueur de l'écotaxe pour les poids lourds, le gouvernement Ayrault vient une nouvelle fois de capituler face à des intérêts privés. Mais derrière cette taxe écologique se cache une autre question, qui n'a jamais été soumise au débat public : c'est la première fois que la collecte de l'impôt est confiée à des entreprises privées. Un consortium emmené par Benetton, Goldman Sachs, Thalès et SFR empochera 20 % des recettes de la taxe pour assurer son recouvrement. Du jamais vu !

Après six ans de reports et d'atermoiements, l'écotaxe poids lourds est devenue un sujet explosif. Et le gouvernement n'en finit plus de s'empêtrer dans des reculades qui le décrédibilisent. Les critiques se focalisent sur le coût de la taxe pour les transporteurs et les agriculteurs. Pourtant, l'essentiel est ailleurs : pour la première fois, la collecte d'un impôt est confiée à des entreprises privées. L'État a fait le choix de déléguer le recouvrement de l'écotaxe à un prestataire, par le biais d'un contrat de partenariat public-privé. Le produit de la perception de la taxe, estimée à 1 200 millions d'euros par an, sera reversé à l'administration des douanes. Une première en matière de fiscalité ! Un système choisi sous Sarkozy et mis en œuvre par un gouvernement socialiste et écologiste... L'écotaxe « *s'appuie sur un mode de recouvrement entièrement nouveau et automatisé ; à bien des égards, c'est une taxe du XXI<sup>e</sup> siècle !* », s'enthousiasme la sénatrice UMP Marie-Hélène Des Esgaulx, dans un rapport remis à la Commission des finances en février dernier.

« *Un retour à la Ferme générale de l'Ancien Régime !* », dénonçait la CGT, lorsque le gouvernement Fillon a validé cette option, peu après le Grenelle de l'environnement. Cette externalisation entraîne un surcoût pour le contribuable. « *L'écotaxe est incontestablement coûteuse* », admet Marie-Hélène Des Esgaulx. Sur un total de 1,2 milliard d'euros collectés, environ 280 millions d'euros sont consacrés à la rémunération du prestataire privé qui assure le recouvrement. Soit 23 % ! C'est la taxe la plus coûteuse jamais mise en place ! « *A titre de comparaison, ce pourcentage ne dépasse pas 1,2 % pour l'impôt sur le revenu* », poursuit le rapport. « *Le recouvrement d'un impôt coûte souvent moins de 1 % du montant de celui-ci*, confirme Philippe Bock, secrétaire général du syndicat Solidaires Douanes. « *Pour les services des douanes, la masse salariale coûte un milliard d'euros, pour des rentrées fiscales de 67 milliards d'euros. Le coût de recouvrement de l'écotaxe est complètement prohibitif !* » Cette taxe poids lourds, « *c'est service public minimum et profits maximum* », résume le syndicat.

## Benetton, Goldman Sachs, Thales et SFR, collecteurs d'impôt !

« *Le coût global du contrat de partenariat, bien qu'élevé, ne semble pas surestimé* », conclut Marie-Hélène Des Esgaulx devant la commission des Finances. Il est de toute façon bien tard pour s'en apercevoir. Le contrat de partenariat a été signé en octobre 2011, pour une durée de treize ans et trois mois. Au terme du contrat, l'ensemble du dispositif doit être remis à l'État. Celui-ci se trouve lié jusqu'en 2025, sans qu'aucune étude n'ait été menée sur l'opportunité de confier cette mission au secteur privé. « *Les Douanes n'étaient pas capables de faire un tel montage technique* », tranche le député UMP Hervé Mariton. Sauf qu'il était possible de créer un système bien moins complexe. Ou de déléguer seulement certaines missions au secteur privé.

Qui va toucher ces 280 millions par an (desquels sont déduits 50 millions de TVA) pour mettre en œuvre le dispositif de recouvrement ? Un consortium d'entreprises baptisé Ecomouv', mené par le groupe italien Autostrade per l'Italia. Celui-ci est une filiale d'Atlantia, la société qui gère la plupart des autoroutes italiennes. Elle est détenue (à 48 %) par le fonds d'investissement Sintonia, propriété

de la famille Benetton. La banque états-unienne Goldman Sachs est entrée au capital de ce fonds en 2008. Autostrade, qui détient 70 % d'Ecomouv', s'est allié avec les groupes français Thales, SNCF, SFR et Steria, une entreprise qui vend des services informatiques aux entreprises. Visiblement, personne ne s'est demandé comment la SNCF appréhendera d'éventuels conflits d'intérêt, alors que les 3300 camions de sa filiale Geodis, spécialisée dans le transport de marchandises, seront concernés par l'écotaxe. Rappelons également que l'objectif initial de l'écotaxe est de développer des transports plus écologiques, notamment le fret ferroviaire, sur lequel la SNCF a quelques intérêts financiers.

### **Les rentrées fiscales passeront-elles par les paradis fiscaux ?**

Ecomouv' prévoit des recettes de près de 2,8 milliards d'euros pour les 11,5 années d'exploitation du dispositif. Les véhicules de plus de 3,5 tonnes – environ 600 000 immatriculés en France et 200 000 étrangers – devront s'enregistrer auprès d'Ecomouv', notamment via des sociétés de télépéages habilitées : Axxes, DKV, Eurotoll, Ressa, Telepass et Total. Les poids lourds devront se doter d'un boîtier, type GPS, qui permettra de retracer leur parcours sur les 15 000 km de tronçons routiers concernés par la taxe. Des portiques, installés sur ces routes, serviront uniquement à contrôler que les camions sont bien dotés de boîtiers. Les sociétés de télépéage collecteront une partie des taxes, versées sous forme d'abonnement. En contrepartie, elles seront rémunérées par Ecomouv' à hauteur de 60 millions d'euros par an. Les transporteurs pourront, s'ils le souhaitent, s'acquitter de la taxe directement auprès d'Ecomouv'.

*« Nous osons tout de même espérer que le cahier des charges a formellement interdit à Ecomouv' de disposer comme il l'entend des sommes avancées par les redevables, sous peine de voir celles-ci reversées aux actionnaires, ou bien servir à quelque spéculation ou encore transférées dans quelque paradis fiscal »,* s'interroge Solidaires. Que le collecteur d'impôts joue en bourse les sommes collectées serait en effet une nouveauté ! Le syndicat s'inquiète également des usages possibles des données recueillies sur les transporteurs et leurs pratiques.

*« Pour le prestataire privé, c'est gagnant-gagnant, résume Philippe Bock, de Solidaires Douanes. Mais pour l'État, c'est un fiasco sur le plan fiscal et sur le plan environnemental. L'objectif écologique a été complètement perdu en route. L'écotaxe devait promouvoir les circuits courts, en taxant les transports, et comme les autoroutes sont exonérées, cela incite les camions à se reporter vers les grands axes routiers ! »* Un travers pointé dans le rapport de la sénatrice Marie-Hélène Des Esgaulx : avec l'écotaxe, le ministère des Transports s'attend à une augmentation de 15 à 20 % du trafic poids lourds sur les autoroutes. Une recette supplémentaire estimée à 400 millions d'euros par an pour les sociétés gérant les autoroutes, principalement Vinci et la Sanef !

### **Ecotaxe : quels profits pour le privé, quelles recettes pour l'État ?**

C'est ce type de partenariat public-privé qu'a choisi l'Allemagne pour son écotaxe poids lourds. Celle-ci permet de collecter près de 4,4 milliards d'euros par an, autoroutes comprises. Toll Collect, le consortium qui gère le dispositif, regroupe Deutsche Telekom, le constructeur automobile Daimler et Cofiroute, filiale du groupe français Vinci. Il est rémunéré à hauteur de 600 millions d'euros par an pour la mise en place des installations et le recouvrement de la taxe. L'affaire semble juteuse, puisque Toll Collect annonce un bénéfice net de 80 millions d'euros en 2012. Un peu moins évident pour l'État allemand, qui, depuis 2004, lui réclame 3,3 milliards d'euros de dommages-intérêts pour manque à gagner, du fait de nombreux retards subis par le projet, et 1,7 milliard de pénalités pour non-respect du contrat initial. Un contentieux qui dure depuis huit ans. A ce tarif, autant gérer soi-même la collecte.

En Slovaquie, c'est également un consortium privé, Sky Toll, qui a signé un contrat d'exploitation pour treize ans. Ce consortium, détenu à 10 % par le concessionnaire d'autoroutes français Sanef,

**dirigé par Alain Minc**, a gagné l'appel d'offres en 2007. Il avait pourtant fait l'offre la plus élevée... Douze recours et deux enquêtes de la commission européenne plus tard, le dispositif mis en place est loin d'avoir fait ses preuves. La taxe a rapporté 141 millions d'euros en 2010. Sur lesquels Sky Toll ponctionne 110 millions d'euros ! Résultat : l'État slovaque a touché à peine le quart de la somme collectée. « *Les coûts de fonctionnement par rapport au rendement de la taxe seront nettement inférieurs en France à ce qu'ils sont en Slovaquie* », explique le député UMP Hervé Mariton, auteur d'un rapport à l'Assemblée nationale sur le sujet en 2011. Voilà qui est rassurant. Difficile d'avoir beaucoup de recul : seuls six pays européens ont mis en place un système de taxe similaire.

### **Contentieux et présomption de corruption !**

Le service des douanes sera chargé de gérer les contentieux et les recouvrements forcés, mais aussi d'assurer le contrôle du dispositif. « *Quel accès aurons-nous au système informatique ?*, interroge Philippe Bock. *Il sera impossible pour nous d'avoir une vue globale du système.* » Les risques de défaillance sont grands. La France se prépare-t-elle à des désillusions ? Car la bataille entre sociétés privées pour le marché de l'écotaxe est rude. L'appel d'offre a déjà été marqué par plusieurs contentieux. En janvier 2011, la Sanef – qui a perdu l'appel d'offre – dépose un recours devant le tribunal administratif de Pontoise afin d'empêcher la signature du contrat. Motif : l'État a été conseillé durant la procédure par la société RAPP, qui a travaillé pour la société Autostrade sur la mise en place d'une taxe poids lourds en Autriche. L'indépendance de ce conseil est donc contestée. La procédure d'appel d'offre est alors annulée par le juge administratif, mais validée par le Conseil d'État.

La Sanef a également saisi le service central de la prévention de la corruption du ministère de la Justice pour « *faits relevant du délit de favoritisme, de trafic d'influence et d'incitation à la corruption* ». Selon ses dirigeants, la société « *a été approchée* » et « *on lui aurait fait comprendre que le résultat de l'appel d'offre serait fonction de ce qu'elle pourrait accepter de "faire" ou de qui elle pourrait "gratifier"* ». L'affaire a été transmise au parquet de Paris, puis de Nanterre. Qu'importe. Le contrat entre l'État et Ecomouv' est signé en octobre 2011, sous le gouvernement Fillon. Commence alors un « *délai contractuel* » de vingt-et-un mois au terme duquel le dispositif devra être prêt et la collecte lancée. Jean-Marc Ayrault profitera-t-il du nouveau report annoncé le 29 octobre pour renégocier les modalités de collecte de l'écotaxe ? Pieds et poings liés au partenariat public-privé, le nouveau gouvernement dispose d'une faible marge de manœuvre.

### **Déjà un demi-milliard de perdu !**

Le lancement de la taxe, prévue en juillet 2013, est repoussé une première fois en octobre, puis en janvier 2014. Chaque report signifie une perte de recettes pour l'État. Un préjudice évalué à 90 millions d'euros par mois, selon *L'Officiel des Transporteurs*. Soit un manque à gagner de plus de 500 millions d'euros rien qu'en 2013. Le nouveau report *sine die* laisse présager une accumulation des pertes. Selon Ecomouv', entre 800 millions et un milliard d'euros d'investissements ont déjà été engagés. Un montant que devra rembourser le gouvernement en cas d'annulation du projet, estime le consortium. Celui-ci n'obtiendra sans doute pas les 800 millions d'euros prévus en cas d'annulation du contrat – puisque celui-ci est seulement suspendu – mais il pourrait demander des indemnités de plusieurs dizaines de millions d'euros.

Des agents des douanes chargés de superviser les contrôles ont déjà été mutés au centre de Metz, où travailleront cent trente agents au sein du service taxe poids lourds. Plusieurs centaines de personnes ont été recrutées par Ecomouv' pour son centre d'appel et de traitement des factures, également basé à Metz. Autant de personnes qui risquent de se retrouver en chômage technique si la situation ne se débloque pas.

## **La Bretagne, quasi exemptée d'écotaxe !**

Reste que les opposants à l'écotaxe – Medef et FNSEA de Bretagne en tête – semblent avoir fait plier le gouvernement. Ce qui agace profondément les associations écologistes. Seule une partie du réseau routier est concernée par l'écotaxe. Et la Bretagne en est grandement exemptée en raison de son caractère « péninsulaire », avec un taux de réduction de 50 %, rappellent le Réseau action climat et la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) dans un communiqué. La contribution des transporteurs bretons est évaluée à 42 millions d'euros par an, alors que la région devrait recevoir annuellement 135 millions d'euros pour l'amélioration de ses infrastructures de transport, expliquent les associations. De cela, FNSEA et Medef locaux n'en ont cure. Les objectifs écologiques de la taxe semblent bien loin. Réduire les transports routiers est pourtant un enjeu de taille : les conséquences sanitaires de la pollution atmosphérique liée aux poids lourds coûteraient environ 45 milliards d'euros par an en Europe.

Derrière la bataille sur l'écotaxe et la capitulation permanente du gouvernement, subsiste une interrogation plus grave : l'État français a-t-il encore les moyens et l'autorité nécessaires pour assurer la collecte des impôts, sans céder à des intérêts privés ? En matière de fiscalité devraient primer la cohérence et l'intérêt général, et non la sous-traitance au plus offrant d'une fonction régaliennne déjà bien mise à mal.

Agnès Rousseaux