

La « suspension » de l'écotaxe facturée 173 M€ cette année

FISCALITÉ. Mise entre parenthèses il y a un an pour calmer les Bonnets rouges, l'écotaxe coûte déjà de l'argent au contribuable. Le compteur est arrêté à 173 M€ pour cette année. Des sommes dues au prestataire privé Ecomouv'.

« J'AI DÉCIDÉ de la suspension de la mise en œuvre de l'écotaxe. » Lorsqu'il prononce ces mots, il y a un an, le 29 octobre 2013, le Premier ministre d'alors, Jean-Marc Ayrault, n'a qu'un objectif, politique, en tête : apaiser la colère des Bonnets rouges bretons. Il y est parvenu. Les manifestations de ces militants anti-écotaxe qui s'attaquaient aux fameux portiques se sont essouffées. Mais à quel prix ? Jusqu'ici, le gouvernement était resté très discret sur la question du coût de cette suspension. Mais dans des documents transmis au Parlement il y a quelques jours, Bercy lève enfin le voile sur cette facture. L'Etat devra ainsi payer 173 M€ au titre de l'année 2014 à la société Ecomouv'.

L'Etat était en effet censé s'appuyer sur cette entreprise privée pour collecter ce prélèvement sur le transport de marchandises. Concrètement, l'administration devait verser un loyer à cette entreprise. En échange, Ecomouv' a installé 173 portiques, embauché 210 personnes (dont 160 en banlieue de Metz, lire ci-dessous), et devait théoriquement gérer la collecte de l'écotaxe pendant treize ans. Problème, la « suspension » de l'écotaxe a tout bousculé. En attendant l'éventuelle mise en place de ce prélèvement, le prestataire privé a honoré son contrat en fonctionnant à peu près normalement : paiement des salariés, maintenance des portiques...

Près de 1 Md€ pour casser le contrat

Tout cela a un coût. C'est pourquoi le gouvernement et Ecomouv' se sont mis autour de la table pour établir la facture de cette année blanche. Ils sont tombés d'accord le 20 juin. La facture sera de 173 M€. Dans le détail, elle couvre le remboursement d'une partie de l'investissement (114 M€), de l'exploitation (53 M€) et une participation aux frais financiers



L'écotaxe, collectée grâce aux 173 portiques installés par le prestataire privé Ecomouv', devait rapporter 500 M€ par an. (LP/Olivier Corsan.)

(6 M€) générés par cette suspension. Tout était en place pour un début de collecte de l'écotaxe au 1^{er} janvier 2015. Le hic, c'est que l'écotaxe est un feuillet à rebondissements...

Début octobre, patatras. Ségolène Royal a suspendu sine die l'écotaxe. En clair, ce prélèvement est enterré. Que faire, alors, de cette facture ? « Les 173 M€ pour 2014 sont dus »,

explique-t-on à Bercy. Reste à savoir s'ils seront versés à Ecomouv' comme prévu au printemps ou si cette somme s'englobera dans un encore plus gros chèque. Car il s'agira cette fois de payer pour résilier le contrat. Désormais, en effet, on ne parle plus de suspension mais de suppression de l'écotaxe. Matignon, Bercy et le ministère de l'Écologie, du Dévelop-

pement durable et de l'Énergie planchent sur les solutions de sortie de cet imbroglio. Pour casser le contrat avec Ecomouv', l'Etat pourrait avoir à sortir près de 1 Md€. Une énorme dépense pour mettre fin à une histoire qui, doit-on le rappeler, devait au contraire rapporter aux caisses de l'Etat 500 M€ par an...

BORIS CASSEL ET VINCENT VÉRIER

Une piste étonnante...

Et si l'Etat forçait les poids lourds à emprunter les autoroutes ? Voilà la piste étonnante proposée en début de semaine par Christian Eckert, secrétaire d'Etat au Budget, pour financer les infrastructures de transport. Le raisonnement est le suivant : au lieu des portiques de la fameuse écotaxe, bardés d'électronique afin de repérer les poids lourds qui circulent sur l'axe taxé, l'Etat installerait de simples panneaux interdisant aux routiers de circuler sur certains axes nationaux et les obligeant à emprunter les autoroutes à péage.

Juridiquement compliqué

Au final, cela engendrerait un trafic supplémentaire pour les sociétés d'autoroutes et se traduirait pour l'Etat par des rentrées d'argent supplémentaires grâce aux taxes. Une drôle d'idée car cela ferait aussi plus d'argent pour les concessions d'autoroutes, alors que leurs profits gigantesques viennent d'être qualifiés de « rente » par l'Autorité de la concurrence. Le Sénat a même créé mercredi un groupe de travail sur les concessions autoroutières. « Juridiquement, ça paraît compliqué à mettre en place, prévient aussi Nicolas Paulissen, délégué général à la Fédération nationale des transports routiers (FNTR). En Europe, il y a un principe de liberté de circulation. Et puis on risque de se couper de bassins économiques et de multiplier les kilomètres supplémentaires inutiles alors qu'on nous reproche de polluer. Plutôt que de multiplier les idées peu réalistes, engageons une réflexion globale sur le financement des infrastructures. »

V.V.

Un simulacre de travail pour les salariés d'Ecomouv'

Augny (Moselle)
De notre correspondant

LE DIRECTEUR d'Ecomouv' France, Thierry Billoué, s'est voulu rassurant hier lors du CCE extraordinaire convoqué sur le site menacé d'Augny, en banlieue de Metz, où 160 personnes ont été embauchées pour récolter une taxe poids lourds...

« Depuis 2012, le personnel est ballotté entre espoirs et déceptions »

Jacques Stirn, délégué CFDT

« Ils ont confiance dans leur direction. On nous conseille de travailler, d'être irréprochables, ce que nous continuons à faire, insiste Olivier Ka-

merin, délégué CGT, même si l'inquiétude se lie sur les visages. » Ainsi, chaque jour, deux équipes, soit une soixantaine de personnes, se relaient dans les bureaux d'Ecomouv', un site aux allures de camp retranché. Certains employés enregistrent les transporteurs, d'autres peaufinent leur formation. Les derniers attendent leur tour de travail chez eux, avec maintien du salaire.

« Depuis 2012, le personnel est ballotté entre espoirs et déceptions », témoigne Jacques Stirn, de la CFDT. Les salariés, déstabilisés par les annonces contradictoires, sont plus déprimés qu'en colère. « Les gens sont mal, confirme Aurélie Salago, déléguée du personnel. Certains ont démissionné de leur ancien boulot, d'autres viennent de s'engager dans un achat immobilier. Tout cela fait qu'on est abasourdis. » En 2012, l'implantation d'Ecomouv' à Augny est présentée comme

l'une des compensations au départ de 5 000 militaires dans le cadre du plan de restructuration militaire. 200 emplois sont annoncés dans un premier temps, et 300 à terme. Les candidats doivent maîtriser deux langues, d'où des difficultés de recrutement. Des salariés ont été débauchés d'autres entreprises, dont de nombreux Lorrains travaillant au Luxembourg où les salaires sont bien plus élevés qu'ici.

Mais l'enthousiasme n'a pas résisté aux revirements successifs de la classe politique. « Le préfet nous reçoit et nous donne des garanties, le lendemain la ministre annonce qu'elle attaque le contrat. Qui croire ? » s'interroge Jacques Stirn. Les salariés d'Ecomouv' avaient peur pour leur emploi. Ils craignent désormais que l'Etat vide les caisses de leur entreprise, qui n'aura même plus les moyens de leur verser des indemnités de licenciement. Ils ne demandent qu'une chose : faire ce travail pour lequel on les a recrutés.

PIERRE ROEDER



Augny (Moselle). Les 160 salariés d'Ecomouv' recrutés pour récolter une taxe poids lourds aujourd'hui suspendue ne savent pas de quoi sera fait leur avenir.