

Rendre la fiscalité des transports intelligible

L'imagination pour opacifier les décisions semble sans limites. Depuis quelques jours, l'écotaxe transport refait débat sans que personne dans le grand public n'en ait appréhendé toute sa portée. En effet cette taxe environnementale destine sa communication au mode routier en alourdissant les charges de ce mode réputé polluant afin de préserver l'environnement. Cette ressource permettrait de financer des opérations favorables aux modes alternatifs éco compatibles. La complexité du dispositif fait que 30% de l'écotaxe sera absorbée par sa collecte. Quant à la destination des 70% restant, rien n'est encore clarifié si ce n'est que l'AFITF et les territoires en bénéficieraient. Par comparaison avec l'Allemagne, leur taxe se veut parfaitement identifiable comme outil d'amélioration environnemental par l'alourdisant des charges du mode routier, le plus polluant. En effet dès le 1^{er} Janvier 2014, les nouveaux véhicules utilitaires entrant en service devront répondre aux normes EURO 6. Cette contrainte induit un coût majoré de 10% qui sera effacé par un subventionnement incitatif permettant de compenser ce surcout pour les entreprises investissant dans les nouveaux véhicules. Sans être aussi direct, l'aide aux investissements pourrait, en France, financer des travaux économes en énergie et sécuritaires pour le réseau. L'achèvement des programmes routiers de déviations d'agglomérations déjà déclarés d'utilité publique et dont nombre de chantiers sont arrêtés faute de budgets serait judicieux. Il pourrait aussi être opportun de supprimer les passages à niveau, ce qui du coup favoriserait deux modes en conflits sur ces croisements à risques. Avant d'imaginer des projets ambitieux, il serait pertinent de sécuriser l'alimentation en énergie de beaucoup de lignes non encore électrifiées que les trafics justifient. La ligne urbaine Colomiers – Arènes ou encore Toulouse – Albi sont toujours parcourues par des engins thermiques pour lesquels la norme Euro 6 n'est même pas un lointain objectif. La ligne 4 Paris – Belfort ne voit ses projets d'électrifications poussés que jusqu'à Troyes...

La complexité de ces réflexions est d'autant plus incohérente que des dispositifs mal connus du public et utilisables, à ces mêmes fins, sont déjà en application. L'une des sources réside dans la taxation des trains diesels qui fonctionnent avec un gazole détaxé dit industriel. Ces trains dans toutes les Régions de France desservent la majorité des lignes rurales. Des engins ne transportant qu'un effectif de voyageurs bien inférieur à la capacité d'un autobus et consommant cinq à dix fois plus continuent à sillonner ces voies sans émouvoir ni élus, ni protecteurs de la nature. Cette disposition ne peut être passée sous silence que sciemment. Il deviendrait cohérent pour pousser les collectivités à investir dans des modes propres en électrifiant ces voies de taxer ce combustible tout autant sur le rail qu'il l'est sur la route. En outre cela découragerait l'exploitation de trains diesels fret sous lignes électriques.

Mais l'indécision est à son comble quand d'un côté il est affiché des surtaxations pour la route alors que d'un autre côté, cette taxe, la TICPE est restituée partiellement aux entreprises routières par un aménagement fiscal dont le mécanisme est décrit ci-dessous :

Remboursement des taxes de carburant aux transports routiers

Les entreprises de transport routier de marchandises et de transport en commun de voyageurs bénéficient, sur une base forfaitaire, du remboursement partiel de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE), assise sur leur consommation réelle de gazole au cours d'un semestre, utilisée pour les besoins de leur activité professionnelle.

Conditions

Le remboursement est accordé selon les conditions suivantes :

- pour le transport de marchandises, il doit s'agir d'un véhicule de plus de 7,5 tonnes immatriculé dans l'Union européenne,
- l'entreprise est établie dans un État de l'Union européenne,
- demande concerne un achat de gazole réalisé en France.

Pour les véhicules destinés au transport de marchandises, la détaxe s'applique à tout véhicule équipé pour le transport de marchandises (c'est-à-dire munis d'une benne, d'une remorque, d'une citerne, ou d'un plateau, y compris d'éléments de fixation d'un conteneur. Sont aussi concernés les camions et semi-remorques des forains (même équipés en caravane), les camions utilisés par les auto-écoles, les camions bétonnières, les camions de déménagement, les bennes à ordures, les bétaillères, les porte-bateaux, les porte-voitures, les véhicules transportant des gravats sur des chantiers, les balayeuses, les véhicules utilisés par les convoyeurs de fonds...À noter : pour le transport public de voyageurs (autobus ou autocar), il n'y a pas de condition de tonnage.

Taux de remboursement

Le taux de la TICPE sur le gazole professionnel est fixé, par hectolitre, à :

- 41,69 € en Poitou-Charentes et en Corse,
- 42,84 € en Rhône-Alpes et
- 44,19 € dans les autres régions.

Une fois le remboursement partiel effectué, il peut atteindre un taux plancher de 39,19 € par hectolitre.

Ce remboursement est calculé au choix de l'entreprise :

- soit en appliquant au volume de gazole utilisé la différence entre le taux plancher de 39,19 € et le tarif applicable dans la région d'achat.



Service-Public.fr

Le site officiel de l'administration française

Les taux régionaux de remboursement sont, par hectolitre, de :

Régions	2010	2011	1er semestre 2012	2nd semestre 2012	1er semestre 2013
Corse et Poitou-Charentes	2,5 €	2,5 €	2,5 €	0,71 €	2,44 €
Île-de-France et Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA)	3,65 €	3,65 €	5 €	3,21 €	4,94 €
Rhône-Alpes	3,65 €	3,65 €	3,65 €	1,86 €	3,59 €
Autres régions	3,65 €	5 €	5 €	3,21 €	4,94 €
* Taux forfaitaire	3,6 €	4,51 €	4,75 €	2,97 €	4,69 €

Une fiscalité dont l'application en faveur de la protection de l'environnement serait parfaitement applicable et toute simple :

- Il suffisait de taxer tous les modes avec un niveau identique de fiscalité étant donné que pour le diesel, ils occasionnent la même pollution. Cette taxation pouvait être fondée sur le taux de la TICPE. Dès lors ils auraient généré une adaptation de moyens en remplaçant y compris les autorails par des autocars là où ils ne se justifient plus.
- Cette TICPE serait ajustée sans taxe transport mais seulement en fonction de l'effet fiscal souhaité. Mieux comprise, elle aurait été aussi économe en moyens de collecte.
- Ce dispositif serait en outre incitatif pour les Régions de France qui trouveraient leur intérêt à électrifier plutôt que de participer impunément à la dégradation environnementale.