



BULLETIN D'INFORMATION DES ADHERENTS

Périodicité hebdomadaire - Prix du numéro : 0,30 €

N° 2009/43 – 24 novembre 2009



- ⇒ **Taxe poids lourds (TPL) :
compte rendu du groupe de travail du 6 novembre 2009.**
- ⇒ **Le SNCD c'est aussi un site Internet : www.sncd.info/**

page 1
page 5

RESUME : L'ESSENTIEL DU BI

- ⇒ **Une taxe nouvelle qui va générer une charge de travail importante et pour laquelle l'administration doit s'engager à fournir les effectifs adaptés.**
- ⇒ **Une délégation de service public au secteur privé qu'on ne peut que déplorer et qui pose la question du contrôle de l'Etat sur le futur prestataire.**
- ⇒ **De nombreuses questions juridiques et techniques qui devront faire l'objet d'autres réunions au fur et à mesure de l'avancement du projet.**
- ⇒ **Une mission nouvelle pour la douane qui renforce son rôle dans la fiscalité environnementale et ouvre, au-delà, des perspectives notamment en matière de LCF.**

Un groupe de travail (GT) relatif à la taxe poids lourds s'est tenu à la direction générale le 6 novembre. L'administration était représentée par MM. BONNET, chef de service, et HAVARD, sous-directeur des droits indirects, accompagnés de leurs collaborateurs dont M. LEBLANC, chef du bureau A3, Mme CORAIL, chef de projet, chargée de la TPL.

Le SNCD était représenté par Jacques DEFFIEUX, Josiane JACOB, Patricia MILLIEN et Emmanuel FOURNIGAULT.

I - LE CONTEXTE : TPL, rôle de la douane en matière environnemental, CPP et réductions d'effectifs

L'administration a tenu à préciser en introduction :

– qu'il s'agissait du premier GT sur ce thème, qu'il se tenait très en amont de l'entrée en vigueur de la nouvelle taxe (prévue pour le 2d semestre 2012) et que, en conséquence, **de nombreux points d'ordre juridique, technique ou organisationnel n'étaient pas encore réglés**. Ce GT était donc destiné à proposer une présentation générale de la TPL, un état d'avancement à ce jour du projet et un calendrier indicatif ;

– qu'il convenait d'insister sur **le rôle désormais clairement affirmé de la DGDDI dans la fiscalité environnementale** qui place notre administration dans une position particulière au sein du ministère des comptes publics et reconnue comme telle. En d'autres termes, l'administration estime que la DGDDI a, avec les différentes fiscalités environnementales dont elle a la responsabilité, une mission forte que cette nouvelle taxe élargira à terme.

Le SNCD, à l'instar des autres organisations syndicales, a pris acte de cette affirmation tout en regrettant explicitement le principe de la délégation de service public retenu pour la perception de la TPL qui sera assurée par un prestataire privé.

Pour autant, le SNCD a tenu, rejoint en cela par d'autres organisations, à appeler l'attention sur le fait que puisque l'administration venait elle-même de reconnaître qu'il s'agissait d'une nouvelle mission, elle devait en tirer les conséquences au regard du contrat pluriannuel de performance (CPP – 2009-2011) et de son volet « effectifs ».

Le CPP en cours raisonne, en effet, en termes de missions à périmètre constant. Dès lors, l'administration se devra, le moment venu, de défendre auprès des autorités de tutelle le principe selon lequel l'extension des missions – qui plus est dans un contexte juridique et technique particulier comme celui de la TPL – requiert **l'octroi de moyens humains notamment supplémentaires, sauf à obérer la réussite même de cette mesure emblématique du « Grenelle de l'environnement ».**

L'administration a reconnu qu'elle devra solliciter ces moyens, dès que les négociations sur le CPP 2012-2014 seront engagées, tout en indiquant que la DGDDI, à l'instar des autres administrations (au moins celles des ministères économiques et financiers), continuerait à participer à l'effort collectif de réduction des effectifs. En d'autres termes, les renforts demandés pour assumer cette nouvelle mission ou toute autre mission supplémentaire devront aussi s'accompagner de réorganisations et de rationalisation des structures.

Le SNCD a tenu à insister sur les remontées déjà nombreuses des collègues des services qui ont bien compris que cette nouvelle mission, même partiellement déléguée, allait accroître très sensiblement la charge de travail (notamment, mais pas seulement, celle des brigades de surveillance) et fait part des inquiétudes sur la capacité dans le contexte déjà tendu des réorganisations à assumer une mission nouvelle, quel qu'en soit l'intérêt. Il a demandé à l'administration de prendre conscience de cette situation et d'informer dès que possible les services sur les moyens qu'elle entendait mettre en œuvre pour accompagner le déploiement de cette mission nouvelle.

L'administration n'a pas contesté cette réalité et cette approche mais a rappelé, à la fois, que le principe de l'externalisation (partielle) était un choix politique sur lequel elle n'avait pu intervenir et que la question des effectifs – qu'elle n'entend pas éluder – était également liée aux réponses à certaines questions non encore tranchées, tel que le taux de contrôle.

II - ECONOMIE GENERALE DU DISPOSITIF

❶ OBJECTIF GENERAL DE LA TAXE ET RESEAU ROUTIER CONCERNE

Sans entrer dans le détail des modalités pratiques, les objectifs principaux de la nouvelle taxe ont été rappelés :

- il s'agit de **réduire à terme la place du transport routier** en incitant les transporteurs à opter pour des modes de transport alternatifs moins préjudiciables à l'environnement ;
- il s'agit aussi de **dégager des ressources nouvelles pour financer des infrastructures** « dans une perspective multimodale » (diversifier les types de transport). Le produit de la taxe collecté sera alloué à l'Agence de Financement des Infrastructures de France (AFITF) pour la part perçue sur le réseau routier national (non concédé) et aux collectivités territoriales (département pour l'essentiel) pour la part perçue sur le réseau routier local.

Le réseau concerné sera principalement constitué du **réseau routier national** (environ 12 000 km concernés) ; la part du **réseau local** « potentiellement concerné » ne portant que sur environ 2000 km, étant précisé que les collectivités locales proposeront les portions de réseau qu'elles veulent voir soumises à la taxe mais que c'est l'Etat qui déterminera in fine le réseau local effectivement concerné.

La taxe sera perçue en fonction de la distance parcourue sur le réseau retenu par **tous les poids lourds de plus de 3,5 T**. Son taux dépendra du type de véhicule (poids et catégorie) classé en fonction de sa classe d'émission « EURO » ; une modulation supplémentaire liée au niveau de congestion de l'infrastructure et/ou de la zone géographique pourra également être introduite. Tous les poids lourds français et étrangers accédant au réseau taxé devront obligatoirement être **dotés d'un Equipement électronique Embarqué (EE)**. Il appartiendra au prestataire retenu d'assurer l'approvisionnement des points de distribution en EE (ces points devront être mis en place d'une manière telle qu'aucun poids lourd ne rencontre de difficultés pour s'équiper s'il ne dispose pas déjà d'un EE).

❷ RECETTES, TAUX D'INTERVENTION ET REMUNERATION DU PRESTATAIRE

Le produit brut attendu est évalué à 1,2 milliards d'euros par an.

La rémunération du prestataire n'est pas encore connue mais les exemples de certains autres pays membres de l'Union européenne tendent à montrer que la part de rémunération du prestataire chargé du recouvrement de la taxe et de l'installation des moyens automatiques de contrôle est de l'ordre de 15 à 20 %.. En fait, la rémunération du prestataire retenue ne sera pas dépendante du seul produit effectif de la taxe mais visera avant tout à rémunérer le risque pris par le prestataire, c'est-à-dire le risque de non recouvrement que l'ensemble des prestataires ayant déposé leur candidature estiment globalement assez élevé ...

③ CONDUITE DU PROJET : relations entre les administrations et les candidats prestataires, rôle et place de la douane dans le pilotage administratif du projet.

Le SNCD a tenu à souligner le caractère pour le moins novateur du dispositif (externalisation partielle) et les risques évidents qu'il faisait courir à l'Etat ; il a donc souhaité savoir quelle était la marge de manoeuvre réelle de la puissance publique dans la négociation du futur cahier des charges et la rédaction du contrat avec le prestataire retenu.

Par ailleurs, s'agissant d'un projet co-dirigé par le ministère de l'environnement et de l'équipement et celui des comptes publics, il a également souhaité savoir quel était le poids réel de la DGDDI face notamment aux services de l'équipement.

L'administration n'a pas méconnu la **difficulté relative de l'exercice** qu'il s'agisse des relations avec les candidats prestataires (au nombre de 4 à ce jour) ou de celles avec le ministère de l'environnement (MEEDDAT).

⇒ **Avec les candidats prestataires** : il s'agira en fait, dans presque tous les dossiers, d'un groupement constitué de plusieurs entreprises partenaires. Cependant, un seul responsable sera clairement identifié. Si le cahier des charges n'est pas à ce jour finalisé, les dossiers de candidatures, dont le dépôt est désormais clos, s'appuieront sur un questionnaire approfondi d'environ 500 questions destiné à apprécier au plus près les compétences du groupe d'entreprises candidates (le questionnaire étant élaboré conjointement par les deux ministères concernés en relation avec les professionnels).

Le SNCD, suivi par de nombreuses autres organisations syndicales, a appelé l'attention de l'administration sur le fait que ces groupements d'entreprises sur la composition desquels elle ne disposera in fine d'aucun pouvoir allaient inévitablement poser la question du lieu de détention du fichier fiscal que le prestataire sera amené à constituer et tenu à préciser qu'il lui apparaissait inconcevable qu'un fichier fiscal destiné à la bonne perception d'une taxe reversée à un organisme ou à des collectivités nationales soit détenu à l'étranger.

L'administration a reconnu que cette possibilité n'était pas exclue ! **Pour le SNCD, cette obligation de conserver le fichier fiscal ainsi constitué sur le territoire français n'est pas négociable.**

Il importe par ailleurs que ce fichier soit, le moment venu, sécurisé compte tenu des informations confidentielles qu'il contiendra sur l'activité des entreprises de transport redevables de la taxe (activité, itinéraire emprunté par les véhicules). L'administration devra apporter, en temps utile, les informations nécessaires et exiger du prestataire les garanties indispensables dans ce domaine.

Comme indiqué au point I, **l'état du projet n'est cependant pas suffisamment avancé pour que toutes les inquiétudes soulevées par les OS soient à ce jour dissipées ou confirmées...** Seuls des actes de candidatures ont été déposés ; la phase qui s'ouvre va consister pour l'Etat (c'est à dire les deux administrations concernées) à rencontrer chacun des représentants des candidats en lice afin qu'ils formalisent une « proposition initiale ».

⇒ **DGDDI et services de l'équipement** : si les premiers mois du chantier ont été marqués par des difficultés de positionnement, voire de « leadership », dans la conduite du projet, les choses sont, selon l'administration, clarifiées depuis la désignation d'un **directeur de projet d'un commun accord du directeur général des douanes et de son homologue de l'équipement**. Par ailleurs, plusieurs **groupes de travail thématiques ont été constitués qui font intervenir des agents de l'équipement, des douanes (y compris des services déconcentrés) sous l'autorité d'un chef de groupe. La douane est pilote des groupes « contrôles » et « système d'information et audit du redevable ».**

Le SNCD a tenu à souligner l'importance du travail fourni par l'équipe dédiée au sein de la sous-direction F pour gérer ce dossier en relation avec les autres bureaux compétents de la direction générale et s'est interrogé au regard de certaines expériences passées sur l'efficacité de la coordination des différents bureaux de la DGDDI.

L'administration a reconnu que le fonctionnement « en mode projet » n'était pas coutumier à la direction générale mais que l'importance du projet TPL et le cadrage effectué personnellement par le directeur général lui-même permettaient un fonctionnement cohérent et plutôt homogène.

Le SNCD a, à cette occasion, souhaité que l'administration n'hésite pas à renforcer cette structure ad hoc et qu'elle n'oublie pas le moment venu de reconnaître comme il se doit l'effort consenti par les agents concernés (majoritairement des agents de catégorie A de la DG...).

III - CHOIX DU PRESTATAIRE ET REPARTITION DES ROLES ENTRE LA PUISSANCE PUBLIQUE ET LE PRESTAIRE PRIVE DANS LA GESTION DE LA TAXE

❶ **CHOIX DU PRESTATAIRE** : il devrait intervenir en 2011 après les négociations techniques et juridiques. La période qui va prochainement s'ouvrir et qui courra jusqu'à la fin du 1er semestre 2010 est destinée à permettre la rédaction par chaque candidat d'une offre juridique et technique tenant compte des obligations fixées par l'Etat (août 2010).

Si chaque candidat fera l'objet d'un contrôle préalable a minima sur sa moralité fiscale notamment et si les réponses aux questions techniques, juridiques et organisationnelles (*cf. supra*) sont censées permettre à l'Etat d'affiner son analyse sur les mérites respectifs des groupes d'entreprises, **seul le candidat effectivement retenu fera l'objet d'un audit approfondi dont les modalités ne sont pas arrêtées à ce jour. Un décret dit de « commissionnement du prestataire sélectionné » sera également adopté prochainement dont l'objet sera justement de préciser l'ensemble des obligations auxquelles il devra se soumettre pour être en mesure de répondre aux exigences de l'Etat et à l'objectif de la loi ayant instauré la TPL (« Grenelle 1 ») ; le contrat final qui sera signé entre le prestataire retenu et l'Etat arrivera donc in fine pour matérialiser les relations entre les partenaires et leurs engagements réciproques mais toute l'architecture technique du dispositif reposera sur le décret de commissionnement évoqué ci-dessus.**

❷ REPARTITION DES ROLES

⇒ **Prestataire** : perception de la taxe (ou taxation forfaitaire en cas de manquement constaté) et mise en place des contrôles automatiques. **Le prestataire n'exercera** (conformément aux termes de l'avis du Conseil d'Etat de novembre 2007) **aucun pouvoir de police**. Il constatera (dixit l'administration) le manquement à l'obligation de payer, fera acquitter la taxation (forfaitaire ou au réel si le parcours peut être aisément retracé) et transmettra les éléments constatés à la douane.

⇒ **Puissance publique**

Les contrôles

Forces de l'ordre : douane, police, gendarmerie et contrôleurs du transport routier (CTT) effectueront des contrôles à la circulation. **L'interception des poids lourds nécessitera la mise en place d'un dispositif ad hoc d'immobilisation du véhicule qui fera l'objet d'un décret spécifique en Conseil d'Etat**. Le prestataire lui-même pourra se voir imposer la création de zones d'arrêts.

Le plan de contrôle sera fixé par les seules DRDDI, lesquelles détermineront également les lieux dans lesquels les dispositifs de contrôle mobile (portiques notamment) devront être placés.

Les sanctions et le recouvrement forcé

Les sanctions seront prononcées et le recouvrement forcé sera assuré par la seule DGDDI : **un service centralisé** (qui ne sera pas nécessairement un service à compétence nationale) **sera créé**.

Selon les propres estimations de l'administration, **le nombre d'infractions journalières devrait être très élevé** (de l'ordre de 5 à 7000) et à supposer qu'on retienne un taux de recouvrement forcé égal à 2 %, on peut d'ores et déjà mesurer l'importance de la charge de travail qui attend ce service.

⇒ **Ces indications, même approximatives, ne donnent que plus de force aux revendications des OS dont le SNCD de voir l'administration se doter des moyens humains et matériels nécessaires.**

Faute de temps, la question des contrôles dans les entreprises et le problème du contrôle des sociétés de transport étrangères n'ont pu être abordés mais devraient l'être ultérieurement.

IV - ARTICULATION DE LA TPL AVEC LES AUTRES TAXES

❶ **TPL et Taxe ALSACE**

Il convient de rappeler que, parallèlement à la TPL, une taxe dite « Taxe Alsace » applicable à la seule région alsacienne a également été adoptée dont l'entrée en vigueur est prévue pour l'année 2011.

En pratique, cette taxe géographiquement limitée et techniquement différente sur plusieurs points, a vocation à n'être que transitoire. Dès le déploiement effectif de la TPL, celle-ci se substituera à la taxe Alsace (a priori au second semestre 2012) selon des modalités dont l'administration reconnaît elle-même qu'elles n'ont pas encore été étudiées. **La durée de vie réelle de cette taxe locale devrait donc être très limitée (guère plus d'un semestre...).**

② **TPL et TSVR (taxe à l'essieu)** : dans l'état actuel des réflexions de l'administration, la TPL ne devrait pas entraîner la disparition de la TSVR dans la mesure où leur objet, comme leurs modalités techniques, sont différents : la TPL vise à compenser le coût des infrastructures (puisque son produit doit permettre de financer des modes de transport alternatifs au réseau routier et donc à proposer une offre dite multimodale et durable – cf. point I). La TSVR, quant à elle, s'intéresse principalement au véhicule en tant que tel. Il s'agit cependant de l'analyse de l'administration à ce jour ...

CONCLUSION PROVISOIRE

① **De nombreuses incertitudes demeurent** : qu'il s'agisse de certains aspects juridiques ou techniques, le projet n'est pas suffisamment avancé pour répondre aux nombreuses questions dont les OS se sont fait l'écho lors de ce GT.

Qu'il s'agisse de l'équipement des véhicules, du partage exact des compétences entre le prestataire et l'administration, de la coordination des contrôles entre les différentes forces de l'ordre mais aussi de l'organisation interne de la douane, du « calibrage » des effectifs, de l'organisation des structures existantes (brigades de surveillance notamment) ou à venir (service central chargé du recouvrement et des sanctions), **force est de constater que l'administration n'est pas (ce que l'on peut évidemment comprendre) en mesure de fournir les éléments informations utiles aux services et aux représentants du personnel.**

② **L'administration considère que** – au delà des choix politiques et juridiques qui ont été effectués – **l'attribution de cette taxe à la DGDDI – même avec la délégation de service public – marque, à la fois, la reconnaissance du rôle majeur de la douane dans la fiscalité environnementale et son ancrage au sein du ministère des comptes publics** (l'idée défendue par certains de confier les missions de liquidation de la TPL à tous les intervenants au dispositif a en effet été clairement repoussée par nombre de services en présence, dont ceux de l'Intérieur qui ont explicitement indiqué que la mission fiscale devait incomber aux seuls agents des douanes).

Par ailleurs, l'administration estime que tant les installations à venir (GPS ou ondes courtes avec pour celles-ci une emprise terrestre¹) **que le fichier fiscal ou les informations collectées par le système informatique de suivi qui sera mis en place par le prestataire offrent** (sous réserve du respect évidemment des règles élémentaires en matière de droits et libertés individuels) **des perspectives nouvelles en termes de lutte contre la fraude pour notre administration.**

L'ensemble des organisations syndicales en général et le SNCD en particulier, même s'ils regrettent le principe même de la délégation de service public pour des missions fiscales et donc régaliennes, peuvent admettre que **cette mission nouvelle offre potentiellement une carte nouvelle pour notre administration et la défense de ses structures.**

Pour autant, ils n'oublient pas – et le SNCD s'en est fait largement l'écho – le contexte actuel marqué par des réductions massives d'emplois, des réorganisations en profondeur et le risque que cette nouvelle mission soit confiée à une administration déstabilisée par les réformes en cours et l'absence de lisibilité sur son périmètre et ses structures mêmes pour les années à venir.

En d'autres termes, le contexte n'est pas réellement propice à l'ajout de missions sans gage parallèle quant aux moyens humains et matériels.

Un autre groupe de travail pourrait être organisé en juin 2010.

LE SNCD C'EST AUSSI UN SITE INTERNET : www.sncd.info/

Le site Internet du SNCD évolue régulièrement, vous y trouverez notamment :

⇒ **des informations périodiques (résultats de CAPC, comptes rendus de groupes de travail, communiqués, etc.) ;**

⇒ **la liste de vos représentants (CAPC, CAPL, délégués interrégionaux et régionaux) ;**

⇒ **le calendrier des CAPC, CTPC et groupes de travail.**

Et n'oubliez pas que désormais tout adhérent peut accéder également, avec son mot de passe, à un espace privé sur lequel sont mis en ligne les résultats des CAPC (pour obtenir votre mot de passe, cliquez, en page d'accueil sur la rubrique « obtenir son mot de passe » et laissez-vous guider).

Le site est évidemment accessible à partir de tout ordinateur personnel ou professionnel ; vous pouvez donc accéder à ces diverses informations à tout moment.

¹ - Cette question technique et même technologique essentielle n'a pas été tranchée à ce jour : grosso modo, il s'agit d'opter soit pour un dispositif terrestre (les ondes dites courtes) moins coûteux mais nécessitant une emprise au sol ou un système de GPS sans emprise terrestre mais nettement plus coûteux.

COTISATIONS 2009

Fonctionnement du SNCD

Afin de contribuer au bon fonctionnement du SNCD, je remercie l'ensemble de nos adhérents de bien vouloir veiller au versement de leur cotisation 2009, dans les meilleurs délais possibles, et je rappelle que la cotisation permet à chaque adhérent de bénéficier d'une réduction d'impôt égale aux 2/3 de la cotisation versée.

Je vous remercie d'avance pour votre contribution au fonctionnement de notre organisation, seule à défendre les intérêts des agents de la catégorie A.

Jacques DEFFIEUX, président du SNCD

- Inspecteurs-élève et ingénieurs-stagiaires	Gratuit	- IR2 du 1 ^{er} au 3 ^e échelon	189 €
- Inspecteurs 1 ^{er} au 3 ^e échelon	100 €	- IP2 du 5 ^e au 7 ^e échelon	189 €
- Ingénieurs 1 ^{er} échelon	100 €	- DSD 2 des 1 ^{er} et 2 ^e échelons	189 €
- Inspecteurs 4 ^e et 5 ^e échelons	114 €	- Directeurs des labos cl. normale des 6 ^e et 7 ^e éch.	189 €
- Ingénieurs 2 ^e et 3 ^e échelons	114 €	- IR1 du 1 ^{er} au 3 ^e échelon	196 €
- Inspecteurs 6 ^e et 7 ^e échelons	129 €	- IP1 du 1 ^{er} au 3 ^e échelon	196 €
- Ingénieurs 4 ^e et 5 ^e échelons	129 €	- DSD 2 des 3 ^e et 4 ^e échelons	196 €
- Inspecteurs 8 ^e et 9 ^e échelons	147 €	- DSD 2 des 5 ^e et 6 ^e échelons	204 €
- Ingénieurs 6 ^e échelon	147 €	- CSC 3	204 €
- Inspecteurs 10 ^e et 12 ^e échelons	165 €	- Directeurs des laboratoires de classe supérieure	204 €
- IP2 des 1 ^{er} et 2 ^e échelons	165 €	- DSD 1 tous échelons	214 €
- Ingénieurs 7 ^e et 8 ^e échelons	165 €	- Directeurs des laboratoires de cl. exceptionnelle	214 €
- Directeurs labos cl. normale 1 ^{er} et 2 ^e éch.	165 €	- CSC 2	224 €
- IR3 du 1 ^{er} au 3 ^e échelon	180 €	- CSC 1	224 €
- IP2 des 3 ^e et 4 ^e échelons	180 €	- Administrateur civil	224 €
- Directeurs labos cl. normale 3 ^e au 5 ^e éch.	180 €	- Retraité	64 €

BULLETIN D'ADHÉSION

Rayer la ou les mentions inutiles :

1) « *nouvel adhérent* », « *renouvellement d'adhésion* », « *changement de situation* »

Tableau à servir impérativement en cas de :

première adhésion* ou de *changement de situation administrative ou familiale

NOM

Prénom

Date et lieu de naissance

Grade, échelon et fonctions

Adresse administrative

.....

Téléphone

Télécopie + e-mail

Coordonnées personnelles (facultatif)



SNCD - INFO : Editeur : Syndicat National des Cadres des Douanes et Droits Indirects -
2, rue Neuve Saint Pierre - 75181 PARIS CEDEX 04

TEL : 01.53.17.84.66 – Fax : 01.53.17.84.83 – Mèl : sncd.siege@douane.finances.gouv.fr

Président : Jacques DEFFIEUX - Directeur de Publication : Emmanuel FOURNIGAULT.

Dépôt légal : I.S.S.N. 1272-5749

Tirage 200 exemplaires - Albédia Imprimeurs - 137 avenue de Conthe - 15000 AURILLAC.