

# Politique, fiscalité et industrie : les leçons de la bataille sur l'écotaxe

par

■ **Frédéric Duval** ■

Délégué général du MEDEF Bretagne

Coordonnateur du Collectif des acteurs économiques bretons contre l'écotaxe

Auteur de *Écotaxe, les coulisses d'une victoire* (Mareuil Éditions, 2016)

## En bref

Lors de la campagne de 2007, Nicolas Sarkozy lance l'idée d'une taxe sur les camions étrangers traversant la France « *sans rien payer* ». Elle se transforme en écotaxe à la faveur du Grenelle de l'environnement, et rencontre un consensus politique. Pourtant, les Bretons réagissent : leur région étant périphérique, leurs productions en seraient fortement impactées. Ils développent une expertise unique sur les aspects économiques, fiscaux et techniques d'un dispositif très complexe pour dialoguer avec les exécutifs et les parlementaires. Ils finissent par mener un combat national pour l'abrogation de l'écotaxe. Cette bataille montre une difficulté majeure de l'action publique : le politique a besoin d'idées simples, alors que l'industrie est variée, complexe et fragile, et que la fiscalité tourne facilement à "l'usine à gaz". Comment concilier démocratie, État providence et économie de marché ?

Compte rendu rédigé par Sophie Jacolin

*L'Association des Amis de l'École de Paris du management organise des débats et en diffuse des comptes rendus, les idées restant de la seule responsabilité de leurs auteurs. Elle peut également diffuser les commentaires que suscitent ces documents.*

Séminaire organisé grâce aux parrains de l'École de Paris (liste au 1<sup>er</sup> septembre 2016) :

Algoé<sup>1</sup> • ANRT • Be Angels • Cap Digital • Carewan • CEA • Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Île-de-France • Crédit Agricole S.A. • Danone • EDF • ESCP Europe • FABERNOVEL • Fondation Crédit Coopératif • Fondation Roger Godino • Groupe BPCE • HRA Pharma<sup>2</sup> • IdVectoR<sup>2</sup> • La Fabrique de l'Industrie • Mairie de Paris • MINES ParisTech • Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, DGE • NEOMA Business School • Orange • PricewaterhouseCoopers • PSA Peugeot Citroën • Renault • SNCF • Thales • Total • UIMM • Ylios

1. pour le séminaire Vie des affaires
2. pour le séminaire Ressources technologiques et innovation

C'est à une organisation régionale, le MEDEF Bretagne, que l'on doit le combat contre le projet de taxe sur les transports de marchandises par route, dite *écotaxe*. Au-delà de la défense des intérêts des entreprises bretonnes, la cause est devenue nationale, visant à préserver la compétitivité des entreprises françaises.

Le MEDEF Bretagne représente dix-huit branches professionnelles couvrant l'ensemble de l'activité économique de la région à l'exception du monde agricole et du commerce de proximité. J'en ai pris la direction générale par conviction, persuadé que la doctrine du MEDEF était la plus conforme à ma conception de l'intérêt général. Face au scandale de la pauvreté, de l'exclusion et du chômage, il me paraît en effet nécessaire de réformer la France, notamment en menant une politique de l'offre nécessaire à la restauration de la compétitivité des entreprises. Le combat contre l'écotaxe, pour lequel le MEDEF Bretagne a été mandaté par une multitude d'organisations professionnelles bretonnes (Fédération régionale des syndicats d'exploitants agricoles, producteurs de viande, chambres de commerce, des métiers, de l'artisanat et de l'agriculture...), s'inscrivait pleinement dans cette logique.

### Les fondements biaisés de l'écotaxe

Le projet d'écotaxe remonte aux années 2005-2006, lorsqu'à la faveur d'une loi sur les transports fut introduit un amendement autorisant à créer une "taxe poids lourds" sur les routes d'Alsace. Cette région subissait en effet un report de trafic depuis l'Allemagne où avait été instauré, sur les autoroutes gratuites, un péage pour les camions (LKW Maut). En 2007, lors de la campagne présidentielle, Nicolas Sarkozy avait promu l'idée, sur le réseau infra-autoroutier, d'un dispositif similaire à la taxe allemande pour « *faire payer les poids lourds qui traversent la France* ».

Les débats du Grenelle de l'environnement avaient par ailleurs jeté l'opprobre sur le transport routier, dont il s'agissait de dégrader la compétitivité au profit des alternatives ferroviaire, maritime et fluviale. L'objectif, ce faisant, était de dégager 800 millions d'euros de recettes collectées par l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport en France) au nom de l'État.

Rappelons que les autoroutes avaient été privatisées en France en 2006. Cette mesure, qui pouvait se justifier, fut mal mise en œuvre. Ainsi, il avait été affecté au budget 2006 de l'État un équivalent de loyer sur la durée des concessions, en l'occurrence 14 milliards d'euros. Le gouvernement Villepin a donc privé l'État de ressources récurrentes annuelles en contrepartie d'une inscription de ces 14 milliards au budget 2006, dans le but de réduire artificiellement le déficit public de cette année 2006. Les gouvernements Fillon et Ayrault ont estimé qu'une écotaxe sur le réseau infra-autoroutier permettrait de restaurer cette recette perdue, perte consécutive à cette modalité de privatisation fort critiquable.

Il était envisagé pour la France une écotaxe sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes, quand seuls les poids lourds de plus de 12 tonnes étaient visés en Allemagne. Autre différence, le barème de notre écotaxe était lié au degré d'émissions polluantes des véhicules, critère dont l'Allemagne ne tenait alors pas compte. Elle ne l'a intégré que le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Jusqu'en 2006, les autoroutes françaises faisaient l'objet d'un péage dont les recettes étaient affectées au financement des infrastructures, soit un dispositif équivalent à la *LKW Maut* allemande, improprement appelée "écotaxe allemande". Pourtant, par méconnaissance du sujet, les médias ne cessaient d'appeler la France à développer une écotaxe pour s'aligner sur son voisin d'outre-Rhin. Cette confusion sur les termes mêmes du dossier, de la part des journalistes comme des politiques, a perduré tout au long de notre combat. Nous avons dû mener, sans relâche, un travail d'explication.

## La Bretagne, terreau de la mobilisation

La mobilisation a débuté au printemps 2008. Lors d'un comité directeur du MEDEF Bretagne, le MEDEF Finistère s'est inquiété de l'arrivée d'une taxe qui pénaliserait les productions issues de zones périphériques. Les responsables économiques et politiques bretons se sont toujours battus pour compenser le caractère périphérique de leur région, d'où notamment l'existence de routes à quatre voies gratuites dans la région. Nous avons découvert que le projet d'écotaxe entraînerait une augmentation de 12 % du coût du transport, soit 12 centimes d'euro par kilomètre pour un coût moyen de 1 euro. La Bretagne aurait contribué à 10 % du produit de la taxe alors qu'elle ne représentait que 4,3 % du PIB.

Dès l'automne 2008, nous nous sommes employés à convaincre les parlementaires du danger de cette mesure. Démonstration mathématique à l'appui, nous avons pu leur prouver que la Bretagne était bel et bien une région périphérique et méritait, à ce titre, un traitement particulier. De fait, les routes finistériennes ont bénéficié d'une minoration de 25 % de l'écotaxe ainsi que de quelques aménagements de même nature. Nous avons obtenu fin 2008 une diminution de 20 millions d'euros de la contribution bretonne à la taxe, celle-ci passant de 110 à 90 millions d'euros.

Ces avancées étaient néanmoins insuffisantes. C'est pourquoi nous avons réuni les présidents d'organisations représentatives régionales et décidé de créer le Collectif des acteurs économiques bretons contre l'écotaxe. Le MEDEF Bretagne a été mandaté pour assurer la conduite de l'action.

Notre première manifestation, relayée par la presse nationale, fut un succès. Avant même que celle-ci ne débute, le chef de file du Collectif, président du MEDEF Bretagne, a reçu un appel de Jean-Louis Borloo, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, lui annonçant que le gouvernement était prêt à négocier.

Entre-temps, pour affûter nos arguments, nous avons rencontré l'auteur de la directive européenne Eurovignette fixant le cadre des écotaxes qu'ont la liberté d'instaurer ou non les États membres. Quelques jours plus tard, nous étions reçus par le directeur de cabinet du Premier ministre, Jean-Paul Faugère. Au fil de la discussion, je me suis permis de le contredire sur un élément technique. Il en a acquis la preuve que nous maîtrisions parfaitement le dossier et étions des interlocuteurs crédibles et légitimes. Il fut alors convenu d'initier un cycle de réunions techniques avec des hauts fonctionnaires et des membres du cabinet de Jean-Louis Borloo. Fondé sur des éléments objectifs, chiffrés, ce travail s'est déroulé dans d'excellentes conditions. Il a débouché sur un document à conclusions partagées fin avril 2009.

Le 14 mai s'est tenue la réunion de négociation finale avec Jean-Louis Borloo. Nous avons obtenu une minoration de 40 % de l'écotaxe, applicable aux transports réalisés sur les routes bretonnes, et non sur les seules voies finistériennes. La RN 164 (qui traverse le centre Bretagne d'ouest en est), semi route à quatre voies empruntée pour le transport de produits agricoles et agroalimentaires, a été exonérée de l'écotaxe en application d'une règle générale dispensant de ce paiement les transports réalisés sur les routes recevant moins de huit cents poids lourds par jour. La collecte de lait était également dispensée de taxe.

Précisons que les routes gérées par les collectivités locales et susceptibles de subir un report de trafic (du fait de l'écotaxe) pouvaient être "écotaxées", à condition que les collectivités en fassent la demande et que celle-ci soit validée par le Conseil d'État. Or, nous avons négocié un principe informel selon lequel de telles sollicitations émanant de conseils généraux bretons seraient rejetées. Enfin, nous avons bénéficié d'une remise pour abonnement, autorisée par la directive Eurovignette.

Grâce à ce travail collaboratif avec le gouvernement, la contribution bretonne est passée des 110 millions d'euros initiaux à 35 millions d'euros.

Le gouvernement tardant à faire voter la minoration de 40 % de l'écotaxe en Bretagne, nous avons poursuivi notre action. Deux ans plus tard, nous en attendions encore la mise en œuvre. Nous avons profité de la visite