

Extrait du Démocratie & Socialisme

<http://www.democratie-socialisme.fr>

<div

style="text-align:center;color:#

A00;font-size:16px;padding:4p

x 0;">Intervention au BN

du PS de mardi 29 octobre

:</div>
<div

style="text-align:center;color:#

A00;font-size:24px;padding:4p

**x 0;">Changement de cap et écotaxe </div>

**

- Politique - Au Parti Socialiste -

Date de mise en ligne : lundi 4 novembre 2013

Démocratie & Socialisme

D'abord je veux dire que je suis d'accord avec les deux orateurs précédents, Pascal Cherki et Pouria Amirshahi, oui, une réflexion globale s'impose à nous pour changer de cap. Ce qui s'est passé en Bretagne, plans sociaux et mobilisation des agriculteurs, s'ajoute à ce qui se passe à Michelin, à PSA, à Pétroplus, ou aux lycéens défendant Léonarda. Comme il y a un doute d'ensemble sur notre politique dans la société, comme ce n'est pas entendu, comme on ne fait pas ce qu'attend notre électorat, ça sort par bouts, comme ça peut, là où ça peut.

Ca craque. On va dans le mur et ça craque déjà, avant, signes avertisseurs. Il faut vraiment que notre parti discute avec le gouvernement.

Evidemment un changement de cap, ça ne se dicte pas d'autorité, c'est pas à nous mais à ceux qui ont la main, au président de la République et au Premier ministre, de le faire, en temps et en heure et à leur manière, s'ils veulent le réussir. Qu'ils prennent les formes nécessaires, mais ce qui est certain c'est que ça urge, c'est maintenant avant les élections.

Tout ce qui arrive sur les taxes, EBE, PEL, PEA, TVA, écotaxe, c'est parce que la réforme fiscale d'ensemble n'est pas lisible et pas juste.

Pourquoi prend-on 2,7 milliards sur les petites retraites ? Et 2,2 milliards sur toutes les cotisations salariales et rien sur les cotisations patronales ? Tout ce qui arrive sur l'emploi, (en Bretagne, c'est d'abord ça, avant l'écotaxe), c'est parce que le patronat sur lequel on prétend s'appuyer, ne joue pas le jeu, il sabote l'emploi. Il préfère l'argent de la spéculation plutôt que l'embauche. L'UMP sabote même la taxe qu'elle a imposée. Et le salariat notre base sociale principale, a de moins en moins confiance. On démobilise le salariat qui ne nous comprend plus. Il y a trop le sentiment qu'en matière d'impôt ceux d'en bas paient trop et ceux d'en haut ne paient pas assez.

Alors on a suspendu l'écotaxe. Pourtant le principe de faire payer le « tout camion » pour le faire reculer et d'aider le « fret ferroviaire » est évidemment un principe essentiel, vital si on veut une transition écologique. Ce que je n'avais jamais compris avec cette écotaxe, c'est qu'elle était payée par « portique » sur les routes. Un système lourd et pas juste : ça frappait les petites routes, ça épargnait les autoroutes. Ça touchait le petit cabotage, plus que les grosses sociétés de camionnage. En plus, c'est un système couteux collecté par « Ecomouv SAS » une société liée aux autostrades italienne, portugaise, Benetton... des privés qui collectent une taxe publique en prélevant un pourcentage extraordinairement élevé (20 % ?) ! (Il y a peut-être des explications à trouver à ce que l'UMP l'ait fait en 2009 et à ce que Sarkozy ait signé ça le 6 mai 2012. S'il faut rembourser en plus 800 millions de dédit, on n'aura qu'à demander à Sarkozy de faire encore une collecte de fonds pour réparer ses méfaits).

Moi, je ne suis pas technicien de l'écotaxe, je vois ça de l'oeil de l'inspection du travail, mais pourquoi on ne taxe pas les camions au km ?

Il existe 850 000 chauffeurs professionnels en France dont 240 000 routiers grand fret (56 h conventionnelles par semaine, routes et astreintes au cul des camions). Ceux là font à toute vitesse, au péril de leurs vies et des nôtres, Madrid-Bruxelles ou Lisbonne-Varsovie pour livrer des tomates, et ne devaient pas être touchés par l'écotaxe alors qu'ils polluent, gaspillent, et tuent. Or ils sont soumis, par leurs patrons, à des conditions de travail et des horaires terrifiants. On les contrôle trop peu alors que, si on le faisait, ce serait dans l'intérêt des salariés et on pourrait taxer les km parcourus par leurs camions. Ils ont déjà des horodateurs obligatoires, des disques scellés de contrôle dans chaque camion. Ils doivent les conserver, on peut les contrôler sur les routes et vérifier dans leurs sièges sociaux les déclarations rendues obligatoires.

Pourquoi mettre des portiques coûteux, là où l'accès aux disques des camions est déjà en place ? Taxer les km

parcourus par les camions, plutôt que les routes, c'est viser mieux les grosses sociétés de camionnage, c'est viser la grande distribution, c'est viser ceux qui polluent le plus, qui ont la plus grosse part des marchés, et les effets les plus nuisibles en termes d'accidents et de santé. Il y a déjà un corps de contrôleurs du travail pour faire cela, le renforcer suffit. Plus un corps d'inspecteurs des impôts qualifiés pour relever dans les sièges sociaux les disques qui auront échappé aux contrôles. Après on adapte la taxe au nombre de km parcourus par camion selon la taille des sociétés. Ça coûtera moins cher. Ce sera plus efficace et plus modulable simplement avec des seuils.

Ainsi on respectera les exigences environnementales.

On protégera le petit caboteur breton, on fera payer facilement le camionneur géant qui surexploite ses salariés, ses camions, triche avec toutes les réglementations en reportant les risques sur la société entière. On aura les salariés avec nous, certes pas les patrons. Mais de toute façon on les affrontait déjà un tout petit peu avec l'écotaxe. D'ailleurs si on faisait respecter du même coup les horaires légaux et conventionnels aux camionneurs il a été calculé par Force ouvrière que ça ferait 40 000 emplois de plus pour le même volume de fret.

Enfin s'il faut des fonds pour rendre plus facile, plus fréquent, le fret ferroviaire (et/ou fluvial) public (au lieu de le privatiser) c'est là qu'il faut les trouver et vite. Car la suspension de la taxe va nous forcer à payer le dédit de 800 millions et il n'y aura pas de rentrée du 1,2 milliard prévu. Tandis que le contrôle et la taxe des camions au km sont à portée de décision.

Reste à s'interroger aussi sur le renouvellement des concessions des autoroutes dans les trois ans à venir.

Car c'est une grosse tirelire qui échappe injustement à nos rentrées fiscales pour nourrir des actionnaires, qui, eux, n'ont naturellement pas le souci de lutter contre le « tout camion » ni de trouver des fonds pour alimenter, rénover, faciliter, le fret ferroviaire. L'argent est pourtant là. Pour un choix écologique fondamental.