Compte rendu du GT du 10 avril 2012
création du service taxe poids lourds

L'écotaxe poids lourds va enfin être mise en place avec le concours de la douane mais reste un gros point de profond désaccord : celui-ci se fera sous la forme d'un partenariat public/privé avec délégation du recouvrement de l'impôt au privé.
Cette taxe initiée au Grenelle de l'environnement avait déjà été rapidement présentée lors du CTPC de décembre 2008 puis lors d'un GT en septembre 2009 mais sans réelles précisions. Elle a pour objectif de réduire les impacts environnementaux du transport routier de marchandises et dégager des ressources financières pour permettre l'entretien des voies confiées aux collectivités locales et aménager de nouvelles infrastructures, en particulier de transports durables (ferroviaire, fluvial mais aussi routier ...).

Cette écotaxe concernera environ 6**00 000 camions de plus de 3,5 tonnes dont 200 000 étrangers**, circulant sur une partie du réseau non concédé du territoire national (c'est à dire hors autoroutes).

La taxation s'appliquera à **15 900 km de voies** (nationales, départementales importantes). 4100 « points de tarification » virtuels sont définis, leur franchissement par un véhicule taxable entraînant la liquidation de la taxe pour un tronçon identifié.

Dans notre déclaration liminaire, nous avons rappelé notre forte opposition à l'externalisation d'une mission fiscale (recouvrement taxe et contrôle partiel) et nous avons dénoncé la politique actuelle du plus de missions avec moins d'emplois.
La DG a évoqué le coût élevé de la technologie utilisée (matériels fixes et embarqués, utilisation d'un satellite de géolocalisation...) qui l'a conduit à effectuer ce choix dans le cadre du partenariat public/privé (PPP).

Le contrat a été signé avec Autostrade per l'Italia (ASPI) pour une durée de 14 ans. Il prévoit une rémunération de 200 millions par an pour le prestataire. La répartition des recettes est à hauteur de 1 milliard pour Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFITF) et 200 millions pour les collectivités territoriales.

Cette TPL est notamment issue de la Directive relative au service européen de télépéage (SET) qui définit les règles donnant la possibilité à un opérateur avec un seul équipement de payer auprès d'un seul prestataire de SET tous les péages existants dans l'UE (soit 250 péages). Précision de vocabulaire, en effet, pour l'UE c'est un péage, pour la France c'est une taxe.

La DG a évoqué les procédures juridiques qui ont été nécessaires à la réalisation de ce service et à la mise en œuvre de cette mission avec l'intervention possible de la police, de la gendarmerie et des contrôleurs des transports terrestres.
Un encadrement très strict du partenaire privé est prévu par la loi concernant la confidentialité des données collectées.

I) Notions juridiques nouvelles :

« Les quatre administrations (DGDDI, DGGN, DGPN et CTT) ont accepté deux principes de fond pour le contrôle de la taxe poids lourds à la circulation :
- la possibilité de pouvoir proposer la transaction douanière TPL pour le compte de la douane sur la base d'un barème transactionnel. Ce principe est repris à l'article 283 bis 3e alinéa2 du code des douanes qui habilite les trois autres forces de l'ordre à transiger pour le compte de la douane en cas de constatation d'infraction dans le seul cadre de la réglementation TPL
- un PV informatisé et harmonisé pour les quatre forces de l'ordre. Le principe de dématérialisation des actes a fait l'objet d'une insertion d'un article 3223 dans le code des douanes.
Afin que les quatre forces de l'ordre puissent immobiliser les véhicules en cas de non paiement de l'amende et/ou de la taxe, les mots « ainsi que les véhicules en infraction aux dispositions des articles 269 à 283 *ter* et 285 *septies* du code des douanes » ont été ajoutés à l'article 325-1 du code de la route. » extrait fiche les contrôles à la circulation.
En outre, renversement de la charge de la preuve. Le contribuable doit désormais apporter la preuve que l'infraction est infondée.

II) Le Service Taxe Poids Lourd (STPL) :

a) Localisation enfin tranchée :

Le lieu d'implantation du service sera le bâtiment "Le Forum" près de la gare. Il sera loué, avec un bail de 6 ans à partir du 1er janvier 2013 (la recherche pour le futur d'un immeuble domanial viable est toujours en cours).

La DG nous confirme que la "reconversion" du CISD de Metz (40 agents) pour les agents qui le souhaitent pourra se faire sur le service TPL. Un GT CISD aura lieu le 22 mai sur ce point (bonjour le dialogue social, tout est ficelé avant le GT...!) puisque ce n'est pas une « reconversion » mais bien une fermeture du CISD. Ce qui avait été annoncé en mai 2011 ne l'est plus aujourd'hui ! Un redéploiement des tâches, non chiffré, est prévu sur les CISD de Lille et Sarcelles.

b) Mise en route pour 2013 :

La TPL sera créée en avril 2013 pour le réseau alsacien (12T), puis pour le réseau national en juillet 2013 (3T5). Le choix de 3,5 tonnes est dicté par la directive européenne.

III) Une création nette d'emplois !

La DG prévoit de créer des emplois nets pour cette nouvelle mission. Cependant, les suppressions votées seront toujours de mise.
L'estimation DG du nombre d'agents à pourvoir pour faire fonctionner le service (chiffres toujours en négociation ; ils seront définitifs après les élections) est de :
- 120 à 150 agents au service taxe poids lourd proprement dit,
- 150 à 250 agents pour le contrôle manuel (c'est à dire les agents de la SURV),
Ces effectifs devront être crées pour 2013. Puis en 2014, pour le contrôle a posteriori, 50 créations supplémentaires. Soit en fourchette haute 450 agents.

Conséquences sur le recrutement 2012-2013 :

Pour la catégorie C :
Réouverture du concours commun OP/CO en 2012, avec nomination au 1er avril 2013, et affectation au 1er août 2013 (forcément beaucoup de sortie de stage se feront à Metz).

Pour la catégorie B :
Il sera créé une longue liste complémentaire pour le concours B SURV et OP/CO de cette année. Beaucoup d'agents vont être recrutés sur cette liste pour intégrer la Rochelle ou Rouen en décalé au 1er janvier 2013.

Pour la catégorie A :
Pas de changement pour cette année, sauf une ou des sorties de stage assurée(s) pour ce service. Il n'est pas possible techniquement de faire un recrutement supplémentaire pour cette année via une liste complémentaire abondée.

De plus, les emplois recherchés concernent surtout des agents C et B. Par contre aucune information précise n'a été donnée sur le pyramidage des emplois dans le STPL.

Une enquête concernant le recrutement en interne est prévue pour l'automne 2012 en sachant que les agents du CISD seront prioritaires du fait de la suppression de ce service.

IV) Du nouveau pour les brigades de surveillance :

Pour ce qui concerne les services de surveillance, nous avons demandé de revoir la politique actuelle de fusion/fermeture près des autoroutes voire même recréer des brigades près des routes secondaires importantes (comme Angoulême pour la RN10). La DG répond qu'il n'y aura pas de création de nouvelles brigades ou changement du maillage à venir. Tout au moins, 93 brigades (estimation) verront leurs effectifs renforcés avec des vacations dédiées.

Du matériel sophistiqué pour les contrôles (embarqué, mobile, etc...) sera mis à disposition pour les services de terrains par le prestataire privé.

Création d'un indicateur spécifique TPL avec un taux de contrôle préconisé de 2 500 véhicules par jour, ce qui représente 1% du nombre de véhicules circulant non abonnés. Les lieux de contrôles préconisés sont au nombre de 5 : plates-formes (Calais...), grands parkings (plus de 40 places), grands axes (RN 10...), grands axes et parkings, et départementales.

Une bonne nouvelle ?

Il est difficile de ne pas reconnaître que l'annonce d'une nouvelle mission avec un effectif supplémentaire n'est pas une petite satisfaction dans l'ordre des politiques actuelles. **Reste que la création de cette nouvelle mission avec le chiffre de 450 (ou peut être seulement de 320) emplois créés ne remet cependant pas en cause les 372 emplois à rendre au titre de 2013.** Le compte n'y est pas d'autant qu'il faut y soustraire les 40 emplois réservés à la « reconversion » du CISD de Metz. Signe déjà visible que les restructurations et suppressions des services actuels continueront pour cette année et la suivante.

Un 2ème GT est prévu durant le 2ème semestre 2012.

Vos représentants du SNAD-CGT,
Carméla Cornet, Cédric Le Corre et Patricia Moret