

Rapporteur général en charge du budget : Martial WESLY

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Tarifs régionaux de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE) – Reconduction de la majoration »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

La Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) prélevée sur les carburants automobiles est partagée entre l'Etat, les Régions et les Départements en compensation, essentiellement, des transferts de compétence intervenus depuis 2004. Avec 274 M€ inscrits au budget primitif (BP) pour 2018, la TICPE représente un quart des ressources hors emprunt de la Région.

Elle constitue essentiellement une ressource transférée de l'Etat, sur la base de fractions de tarifs décidées en loi de finances. Pour autant les Régions disposent d'une capacité marginale à moduler ces tarifs.

Pour financer les infrastructures prévues par la Loi « Grenelle de l'Environnement » du 3 août 2009, la loi de finances pour 2010 a ouvert aux Régions la faculté de majorer le tarif de TICPE, dans la limite de 0,73 centime d'euro par litre de supercarburant (soit 0,73 € par hectolitre) et de 1,35 centime d'euro par litre de gazole (soit 1,35 € par hectolitre).

Cette disposition concerne explicitement certaines infrastructures de transports collectifs telles que le projet « Bretagne à Grande Vitesse ». Impliquées dans le financement d'infrastructures de ce type et ne disposant plus de leurs leviers fiscaux traditionnels pour les financer, les Régions ont presque toutes voté cette majoration, laquelle, en Bretagne, est portée à son montant le plus élevé depuis 2011.

Compte-tenu de la nécessité de poursuivre les efforts financiers sur ces projets et contribuer au remboursement des emprunts contractés pour financer les travaux à présent achevés de la LGV, il est proposé de reconduire le montant de cette majoration pour 2019.

2. Observations du CESER sur les propositions du Président du Conseil régional

La majoration appliquée à la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – TICPE – étant adossée au financement des grandes infrastructures de transports collectifs, le CESER prend acte de la demande de reconduction pour 2019, eu égard aux investissements réalisés en Bretagne, et aux charges de remboursement des emprunts qui leur sont attachés.

Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne

Tarifs régionaux de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE) - Reconduction de la majoration

Nombre de votants : 91

Ont voté pour l'avis du CESER : 73

Sophie JEZEQUEL (CRAB), Edwige KERBORIOU (CRAB), Cécile PLANCHAIS (FRSEA), Philippe DAGORNE (Par accord CERAFEL-UGPVB-CIL), Philippe PLANTIN (CRMA), Marielle TARTIVEL (U2P), Philippe LE ROUX (U2P), Sylvère QUILLEROU (CNPL), David CABEDOCE (CCIR), Séverine DUDOT (CCIR), Evelyne LUCAS (CCIR), Emmanuel THAUNIER (CCIR), Marie-Christine LE GAL (MEDEF), Annie SAULNIER (MEDEF), Daniel TUNIER (MEDEF), Brigitte LE CORNET (CPME), Régis BOIRON (Centre des Jeunes dirigeants d'entreprises de Bretagne), Martial WESLY (Comité régional de la fédération bancaire française), Bernard LAURANS (Par accord SNCF-SNCF Réseau-EDF-ENEDIS-RTE-ENGIE-La Poste), Jean-Yves LABBE (Bretagne pôle naval), Isabelle AMAUGER (URSCOP), Ronan LE GUEN (Collectif de fédérations d'insertion par l'activité économique : par accord entre la fédération des entreprises d'insertion Bretagne, Chantier école Bretagne, Collectif des associations intermédiaires 29, Fédération des associations intermédiaires 22, Union départementale des associations intermédiaires 56), Jean LE TRAON (IRT B-COM), Anne COUËTIL (Par accord SER-FEE), Anne-Claude LEFEBVRE (Par accord CRIT-Centres techniques de Bretagne), Françoise BOUJARD (CFDT), Michel CARADEC (CFDT), Danielle CHARLES LE BIHAN (CFDT), Isabelle CONAN ROUSSEAU (CFDT), Joël DEVOULON (CFDT), Marie-Annick GARAUD LE GARS (CFDT), Norbert HELLUY (CFDT), Marie-Madeleine HINAULT (CFDT), Brigitte LE CLECH (CFDT), Véronique LE FAUCHEUR (CFDT), Thierry LEMETAYER (CFDT), Catherine LONEUX (CFDT), Gilles POUPARD (CFDT), David RIOU (CFDT), Hervé THIBOULT (CFDT), Jacques UGUEN (CFDT), Daniel CLOAREC (CFTC), Marie-Andrée JEROME-CLOVIS (UNSA), Bertrand LE DOEUFF (UNSA), Jean-Marie BERTHO (CFE-CGC), Françoise FROMAGEAU (URAF), Annie GUILLERME (FR-CIDFF), Marie-Françoise LE HENANF (FCPE), Laetitia BOUVIER (JA), Jacqueline PALIN (CROS), Jean KERHOAS (Nautisme en Bretagne), Marie-Martine LIPS (CRESS), Marylène SIMON (Par accord URAPEI-CREAI), Marie-Christine CARPENTIER (URIOPSS), Carole LE BECHEC (Réseau Cohérence), Claudine PERRON (Kevre Breizh), Patrice RABINE (SYNDEAC), David ALIS (Universités de Bretagne), Marine LE GALL-ELY (Universités de Bretagne), M'Hamed DRISSI (Conférence des directeurs des Grandes écoles de Bretagne), Patrick HERPIN (INRA), Michel MORVANT (par accord SOLIHA Bretagne et Habitat et développement en Bretagne), Gérard CLEMENT (Par accord entre l'UFC - Que choisir et Consommation, logement et cadre de vie (CLCV)), Anne-Sophie JEGAT (FRGEDA), Karim KHAN (Par accord UNAT-UBHPA-UMIH-SNAV-FNTV-FVRB-UBGF), Marie-Pascale DELEUME (Eau et rivières de Bretagne), Jean-Yves PIRIOU (Eau et rivières de Bretagne), Sylvie MAGNANON (Bretagne vivante), Jean-Luc TOULLEC (Bretagne vivante), Jean-Philippe DUPONT (Personnalité qualifiée environnement et développement durable), Franck PELLERIN (Personnalité qualifiée), Bernard GAILLARD (Personnalité qualifiée), Gilles MATHEL (Personnalité qualifiée)

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 18

Henri DAUCE (Confédération paysanne de l'Ouest), Olivier CAPY (CGT), Nicolas COSSON (CGT), Stéphane CREACH (CGT), Ronan LE NEZET (CGT), Lindsay MADEC (CGT), Jean-Luc PELTIER (CGT), Florence PRIGENT (CGT), Nadine SAOUTI (CGT), Gaëlle URVOAS (CGT), Nadine HOURMANT (FO), Annie KERHAIGNON (FO), Eric LE COURTOIS (FO), Pierrick SIMON (FO), Viviane SERRANO (SOLIDAIRES), David COCAULT (SOLIDAIRES), Jean-Marc CLERY (FSU), Antoine DOSDAT (IFREMER)

Adopté à l'unanimité



Intervention de Jean-Luc PELTIER Comité régional CGT de Bretagne

Une nouvelle fois la reconduction des modulations de la Taxe Intérieure sur la Consommation des Produits Energétiques est portée à l'ordre du jour de notre assemblée.

A l'instar des années précédentes, il est précisé dans le bordereau que la Région justifie la reconduction de la majoration des tarifs de la TICPE en évoquant le financement d'infrastructures de transports collectifs telles que la LGV BPL ainsi que les transferts de compétences mis en œuvre ces dernières années.

Pour la CGT, une évaluation de l'efficacité de cette disposition législative s'impose car elle n'a eu à ce jour aucun effet en terme de report modal sur notre région et comment cela pourrait-il être autrement alors même que le transport routier de marchandises n'y est pas assujéti comme le montre les trois dernières lois de finances qui ont confirmé le régime d'exonérations fiscales accordées aux transporteurs routiers. Ainsi, pour cette année encore, le transport routier de marchandises est exempté de l'augmentation de la composante carbone de la taxe sur les carburants, censée pourtant financer la transition énergétique. Si l'on y ajoute les multiples autres subventions publiques telles que le CICE, les exonérations de cotisations salariales, la gratuité d'usage du réseau routier en Bretagne... on peut affirmer sereinement qu'il n'y a plus que le patronat du secteur pour considérer que le transport routier ne vit pas des subsides publics.

Pour la CGT, la modulation de la part carbone de la TICPE est un dispositif que l'on peut clairement qualifier de schizophrénique. En effet, la transition énergétique, dont la nécessité est indiscutable, doit conduire à réduire la consommation de pétrole, de plus en plus cher principalement pour les catégories sociales les moins favorisées. Or le dispositif sensé financer le report modal de la route vers les modes décarbonés est assis sur une hausse de la consommation des produits pétroliers ce qui évidemment va à l'encontre de l'objectif recherché de réduction des émissions de CO₂. Pourtant le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre en France, avec 34% des émissions totales.

De nouveaux engagements ont été pris par la France ces derniers mois en faveur de la protection du climat et de la diminution du recours aux énergies fossiles. Le Président Macron a annoncé vouloir « accélérer la transition vers une économie décarbonée » et vouloir que la France s'engage « à atteindre la neutralité carbone en 2050 ». En Bretagne la Région a pris l'initiative sur le sujet climatique autour d'une COP Breizh qui est un marqueur de son engagement, mais pour la CGT cela doit se traduire à court termes en actes visibles et lisibles !

En effet, sans politique volontariste à la faveur d'une transition solidaire et au service de l'intérêt général, sans remise en cause des pratiques actuelles et sans réflexion sur une véritable fiscalité incitative, ces belles intentions restent du niveau de l'incantation.

Pour la CGT, atteindre ces objectifs nécessite d'orienter fortement la politique des transports vers des solutions moins dépendantes des énergies fossiles. Cela commence par l'urgente remise en cause des subventions accordées aux énergies fossiles, dont les niches fiscales en faveur du secteur des transports de marchandises, d'imputer aux entreprises concernées les vrais coûts du mode routier secteur propulsé par des énergies fossiles polluantes et contributrices du réchauffement climatique.

Dans le projet de loi de finance 2019, les dispositions fiscales conduisent à un nouveau matraquage des ménages avec pour eux seuls une augmentation de l'effort de 1,9 milliard d'euros.

Pour un ménage se chauffant au fioul domestique et roulant principalement avec une motorisation diesel, les effets seraient annuellement de 136 euros en 2018 et 538 euros en 2022. Il faut rappeler que la précarité énergétique touche 5 millions de ménages en France selon l'observatoire national de la précarité énergétique (ONPE). Dans le même temps, l'augmentation pluriannuelle de la taxe carbone s'accompagne parallèlement de plus de 42 milliards d'euros de cadeaux aux entreprises pour 2019.

Concernant la TICPE, la CGT fait une fois de plus le constat que ce dispositif pénalisera les habitants de notre région et notamment les péri-urbains et ruraux qui sont souvent les moins aisés économiquement et ne peuvent se déplacer sans leurs véhicules car ils n'ont pas d'autres choix !

La CGT ne peut se résoudre au dilemme de rouler toujours plus pour le plus grand nombre des ménages les plus en difficultés financières au motif de financer des infrastructures de transports collectifs pour lesquelles peu de solutions d'utilisation leur sont proposées.

Plus largement pour la CGT, une réflexion doit s'engager rapidement d'une part sur la mobilité, sur la production industrielle et le transport des marchandises et d'autre part sur une réforme globale de la fiscalité au service d'une véritable transition !

La CGT s'abstiendra sur ce bordereau.

	<h2>Intervention de Bernard LAURANS</h2> <h3>ENEDIS</h3> <p>Par accord entre les représentations régionales de la SNCF, de SNCF Réseau, d'EDF, du RTE, d'ENGIE et de la Poste</p>
---	---

Je m'exprime au nom des acteurs économiques du collège 1.

Le Conseil régional va devoir, selon les termes de la loi, décider de la reconduction ou non de la majoration du prix du litre de supercarburant et du litre de gazole. Cette majoration de 0,73 centime d'€ par litre de super et d'1,35 centime d'€ par litre de gazole génère une ressource supplémentaire de 36,2 millions € qui se cumule aux 238 millions € de recettes de TICPE hors majoration régionale. Cette recette de TICPE constitue 25 % des ressources de la Région, hors emprunt.

Cette faculté de majoration a été ouverte par la loi du 3 août 2009 pour financer les infrastructures de transports collectifs durables comme la LGV et les travaux ferroviaires associés.

Si nous n'avons pas d'objection à cette perspective, nous tenons à souligner ici que :

- D'une part, la hausse de la TICPE décidée par le gouvernement d'alors pour compenser la non mise en œuvre de l'écotaxe a apporté à l'Etat un surcroît de recettes annuelles de 300 millions € comme le révèle le rapport de la Cour des comptes de février 2017,

- D'autre part, nous sommes totalement opposés à toute création de vignette appliquée au transport de marchandises par route qui en aucune façon :

- Ne pourrait frapper les seuls véhicules étrangers, comme l'a affirmé au mépris du droit, le ministre de l'Environnement, mais en réalité l'ensemble des véhicules de transport de marchandises par route,
- Ne favoriserait en rien la transition énergétique du transport de marchandises par route,
- Mais viserait simplement à dégager de nouvelles recettes en renchérissant les coûts de production des agriculteurs et des entreprises situées sur nos territoires.

Alors que le gouvernement pourrait engager une véritable politique de conversion énergétique des véhicules de transport, conduisant à une baisse des émissions de gaz à effet de serre via le développement des stations de Gaz Naturel pour véhicules, comme le fait dans la limite de ses compétences le Conseil régional, il préfère envisager de lever un impôt sans vertu environnemental et extrêmement défavorable à l'économie de nos territoires et en premier lieu à l'emploi.

Je vous remercie de votre attention.



Intervention de David COCAULT Union régionale Solidaires de Bretagne

La région Bretagne propose de reconduire la majoration "Grenelle" pour 2019 afin de continuer à soutenir le financement de la LGV. La majoration "Grenelle", qualifiée de "dernier levier" à disposition des régions pour financer des infrastructures de transport collectifs et labellisées Grenelle car devant permettre de lutter contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique. En ce domaine, l'Etat et la région Bretagne ont financé le projet LGV qui, pour Solidaires pose question.

Ainsi :

A qui bénéficie véritablement la LGV en Bretagne ? Ne doit-on pas craindre un renforcement de la métropolisation du territoire ? Quelles conséquences sur le reste du réseau ferroviaire dit des "petites lignes" dont le rapport Spinetta demandait d'en reconsidérer le nombre au titre des économies nécessaires pour désendetter la SNCF ? Quels engagements pour le transport du fret ferroviaire sachant qu'il n'est pas possible d'ignorer la part prise par le transport routier des marchandises dans le niveau général de la pollution et notamment de la création de CO2 et des particules fines ? Quel avenir pour le service public du transport et pas seulement que ferroviaire face aux directives européennes obligeant à l'ouverture à la concurrence ? Enfin, quid d'un modèle du transport collectif reposant sur le modèle ancien des énergies fossiles ou du nucléaire ?

De plus, la majoration Grenelle reposant sur la TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques) s'avère, comme la TVA, une taxe injuste fiscalement et socialement, touchant de manière égale en son montant nos concitoyens sans donc tenir compte des inégalités pourtant patentées que sont les inégalités de revenus et les inégalités de localisation géographique qui en découlent avec une incidence sur les modes de transport. Il n'est pas possible d'ignorer qu'en l'état actuel, la fiscalité verte pénalise les ménages modestes comme le souligne une récente note (de juillet 2018) de l'Institut des politiques publiques.

Concernant la LGV et la politique du transport ferroviaire, la dernière réforme ferroviaire, promulguée en grande pompe par le Président Macron en début d'été, ne va certainement pas arranger les choses, puisque l'éclatement de l'entreprise, la séparation des activités et le cloisonnement des différents services, vont créer de nouvelles difficultés pour assurer un transport ferroviaire de qualité et accessible à toutes et à tous.

On ne peut cependant pas que blâmer la région car, si la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) adoptée en 2015 a reconnu la place centrale des territoires dans la transition énergétique, les collectivités locales n'ont cependant pas été dotées de moyens supplémentaires pour assurer cette mission comme le souligne notamment le CESE au travers d'une note récente de sa section environnement. Et, il y a même lieu de redouter que, dans un contexte de rigueur budgétaire accrue, elles aient des difficultés à poursuivre leurs actions en faveur de la rénovation des bâtiments, du développement des transports collectifs, du déploiement des énergies renouvelables ou encore de la mise en place du Service public de la performance énergétique de l'habitat (SPPEH) prévu par la LTECV.

Pour Solidaires, il y a lieu de passer de cette réalité à la Breizh COP. Ainsi, dans le cadre de la réflexion que sera la nôtre – celles des bretonnes et des bretons - la question de la gratuité des transport

collectifs doit être posée. Politique de "gratuité" dont le financement devra être assuré par une imposition nationale / locale juste car basée sur la progressivité d'un barème fonction du niveau des revenus et repensant / généralisant le montant du versement transport fonction des engagements, investissements et aussi solutions apportés par les entreprises elles-mêmes au titre de la limitation des effets négatifs sur l'environnement des déplacements de leurs salariés et de leurs marchandises.

En conclusion, et si le rapport du CESER intitulé "Vers un projet partagé de développement durable de la Bretagne", rapport d'octobre 2017, souligne à juste titre toutes ces préoccupations parmi d'autres et notamment au titre de la politique de la mobilité, pour Solidaires cependant, la priorité doit être clairement donnée à la question environnementale qui devient une urgence et à la sécurisation des parcours de vie des personnes les plus démunies.