

Extrait du Journal La Mée Châteaubriant

<http://www.journal-la-mee.fr/800-les-patrons-bloqueurs-de-la-route.html>

Les patrons bloqueurs... de la route

- Thèmes généraux - Condition ouvrière et/ou salariale -

Date de mise en ligne : septembre 2000

Journal La Mée Châteaubriant

Ecrit en septembre 2000

La TIPP au coeur des négociations

Il ne faut cependant pas cacher qu'il y a, dans cette affaire, un problème de taxe perçue par l'Etat. Celui-ci ne peut financer ses actions que par l'impôt. Soit l'impôt direct (impôt sur le revenu), soit l'impôt indirect (impôt sur la consommation). La TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) fait partie de ces impôts indirects et c'est cette taxe sur le gazole que les transporteurs routiers voulaient voir baisser de 50 centimes par litre.

Cette taxe s'élève en effet actuellement à 2,57 F par litre de gazole, à comparer à un prix total moyen de 5,65 francs le litre le 25 août, selon les derniers relevés du ministère de l'Economie.

La TIPP est l'une des trois taxes qui frappent les produits pétroliers, avec la TVA (19,6%) et la taxe IFP (Institut français du pétrole).

Les routiers sont remboursés d'une partie de la TIPP (8,62 centimes par litre) une fois par semestre, à concurrence de 50.000 litres annuels par camion de plus de 7,5 tonnes. Cette mesure a été instaurée afin de compenser le rattrapage de 7 centimes par litre et par an (9 centimes TTC) mis en place fin 1999 pour ramener, en 7 ans, l'écart de taxation entre gazole et essence-sans-plomb au niveau de la moyenne européenne.

Le gouvernement a accordé une réduction de la TIPP aux transporteurs routiers. Par ailleurs, il introduit un autre changement au niveau de la TIPP. Le montant de celle-ci était jusqu'à présent décidé une fois pour toute chaque année dans le cadre de la loi de finances. Désormais, il pourra fluctuer pour tous les carburants, au gré des hausses du baril de brut, afin de compenser la hausse mécanique des recettes de TVA en cas de flambée des prix à la production. Cela fera une sorte « d'amortisseur fiscal ». Ce sera une bonne chose ... si elle s'applique à tous, et pas seulement aux entreprises.

C'est un comble !

Selon un sondage portant sur 800 personnes, les Français ont « approuvé » le mouvement des patrons-routiers. En fait, la presse a mal rapporté les choses : la question portait sur le prix du carburant et non sur le soutien aux patrons-bloqueurs. Rappelons en effet que :

1/ que ce sont les patrons qui ont bloqué les raffineries et dépôts d'essence, et pas les salariés

2/ que les réductions de taxes qu'ils ont obtenues sont pour eux, et pas pour tous les automobilistes ordinaires

3/ que l'augmentation du prix du baril de pétrole n'est pas inéluctable : qu'on se rappelle les profits indécents faits par les compagnies pétrolières

Ce mouvement de blocage général de la France n'est pas sans rappeler ce qui s'est passé naguère dans le Chili de

Pinochet où ce sont aussi les patrons transporteurs routiers qui ont bloqué le pays pour faire tomber le socialiste Salvadore Allende. En France aussi on a entendu « il faut faire sauter Jospin ». Mais cette réflexion a été assez marginale. Le conflit a été un conflit d'intérêts, sur le thème : « Mes coûts augmentent de tant, c'est insupportable, je n'arrive pas à vivre. » Les gens ne mettent en cause ni le socialisme, ni le libéralisme, ni la mondialisation, ni les pays producteurs de pétrole. Ils considèrent que c'est au gouvernement de résoudre le problème. C'est comme s'ils avaient admis qu'ils étaient impuissants face aux effets négatifs de la mondialisation. Ils se disent que ça ne vaut pas la peine de se lancer dans de grandes considérations sur l'évolution de l'économie mondiale, qui ne pourraient déboucher que dans cinq ou dix ans. Ils veulent des résultats tout de suite. Et veulent les obtenir par tous les moyens, y compris illégaux.

Et maintenant ?

La protestation contre le coût excessif des carburants s'étend à d'autres pays (Belgique, Angleterre), mais l'augmentation du nombre de barils de bruts, mis sur le marché par les pays producteurs devrait limiter la hausse.

Pour autant, il reste à poser les problèmes au fond : les économies d'énergie, et la limitation des transports par camions ce qui limiterait la pollution et les risques d'accidents graves. Les autoroutes actuellement sont envahies de camions, il existe d'autres moyens de transport comme le fer-routage et le cabotage maritime. Les écologistes, dans ce domaine, ont raison d'insister sur une autre politique

Courrier des lecteurs

Quelques questions, après la semaine sans carburant que nous venons de vivre :

â€“ Moins de taxes rentreront dans les caisses de l'Etat. Rappelons que « L'Etat, c'est nous ». Donc, moins d'argent pour les écoles, les hôpitaux, le réseau routier, etc. Que feront ceux qui ont manifesté quand leurs enfants seront moins instruits, leurs malades moins soignés, leurs beaux camions plus vite déglingués par un réseau routier à la mode ukrainienne (voir La Mée Socialiste du 13.09.2000)

â€“ Les agriculteurs crient comme les autres qu'on les assomme d'impôts. Oublient-ils que la prolifération de la maladie de la vache folle, dont ils souffrent tant, est liée à la baisse décrétée par Madame Thatcher, ancien premier ministre anglais, du nombre des fonctionnaires affectés aux contrôles vétérinaires ?

â€“ On demande à l'OPEP de vendre son pétrole moins cher. Oublie-t-on que dans l'OPEP il y a aussi des pays pauvres (Venezuela, etc.) qui ont le droit de gagner correctement leur vie ?

â€“ On demande à l'OPEP de produire plus. donc, d'épuiser plus vite une énergie fossile par nature épuisable. Qui pense à la suite et surtout à la fin ? Comment rouleront nos descendants quand, de toutes façons, il n'y aura plus de pétrole ? Qui ignore encore les conséquences dévastatrices de l'effet de serre ? Comment camions, tracteurs et ambulances rouleront-ils dans l'eau d'une mer qui aura monté de dizaines de centimètres ? Et si les terribles tempêtes de l'hiver dernier étaient le premier signal ? Mais peut-être qu'« après nous le déluge »...

â€“ Cette crise est due à la hausse de la consommation (loi de l'offre et de la demande). Et si on respectait enfin les limitations de vitesse, si on arrêta de surchauffer nos maisons, si on freinait le développement anarchique du transport routier ?

â€“ On voit maintenant que seule la violence paie dans les rapports sociaux. Quelle chance d'être entendus ont ceux, infirmières, chômeurs, sans-papiers, etc., qui n'ont pas de gros engins pour bloquer les routes ?

â€“ Qui dirige le pays ? Un gouvernement baissant la garde en quelques jours et repoussant à je ne sais quand des réformes de fond, ou les patrons des grandes enseignes commerciales (parmi les plus grosses fortunes de France, soit dit en passant) imposant aux producteurs et transporteurs de travailler pour des clopinettes ?

P.M. Bourdaud

(NDLR : rappelons que c'est toute la répartition de l'impôt qu'il faudrait revoir : il faut diminuer les impôts indirects, sur l'essence en particulier et sur la consommation en général, parce que ces impôts sont injustes, et augmenter les impôts directs comme cela se fait dans de nombreux pays européens. Une fois de plus l'Europe bute sur son manque de cohérence ; sociale dans certains cas, fiscale dans le cas du carburant)

Les trois taxes

La fiscalité sur les prix à la pompe constitue près de 80 % du prix du carburant. Avec 210 milliards de francs en 1999, elle est la quatrième ressource de l'Etat, après la TVA, l'impôt sur le revenu et l'impôt sur les sociétés.

Elle se compose de trois parties : la TIPP, (taxe intérieure sur les produits pétroliers) qui est de 384 F pour 100 litres de super sans plomb et de 255 F pour 100 litres de gazole, la taxe IFP (institut français du Pétrole) qui est de 1,92 F pour 100 litres, et la TVA à 19,6 %

Ecrit le 21 novembre 2007

Routiers en panne

Selon nos informations les syndicats de salariés et d'employeurs des transports routiers sont très inquiets. L'Etat vient en effet de suspendre ses versements au fonds qui gère les préretraites des chauffeurs poids lourds au motif qu'il « ne dispose pas du budget nécessaire ». La profession réclame le paiement des 8, 7 millions d'euros correspondant au 4e trimestre 2007 et des assurances pour les versements de 2008 estimés à 95,3 millions. Sinon « les gars vont bouger » prévient un responsable régional de la CGT.

Ce n'est pas une surprise. Le gouvernement signe des engagements et ne les respecte pas. La stratégie du Président de la République et de sa majorité est d'étrangler financièrement les régimes de retraite et de dire ensuite « vous voyez bien. Il faut réformer »..