

Fraude fiscale : Bercy pérennise le recours aux informateurs

Isabelle Couet
@icouet

Le recours aux indics est entré dans les mœurs à Bercy. Le dispositif des « aviseurs fiscaux », comme on appelle ces informateurs du fisc, entre dans sa cinquième année d'existence. A cette occasion, un décret vient de codifier dans le règlement du Livre des procédures fiscales ce système qui permet « d'indemniser les personnes étrangères aux administrations publiques, qui lui fournissent des renseignements ayant conduit à la découverte de certains manquements à la législation fiscale ».

Fausse domiciliation fiscale d'une entreprise exploitée en France, transfert de bénéfices à l'étranger, non-déclaration de comptes bancaires ou de contrats d'assurance-vie ouverts ou souscrits à l'étranger : les individus qui dénoncent ces pratiques (de façon

non anonyme mais confidentielle) peuvent toucher une prime importante. Celle-ci varie en grande partie en fonction du montant d'impôt recouvré et peut grimper jusqu'à 1 million d'euros.

Ce mécanisme, plus que jamais d'actualité au regard des nouvelles révélations de 17 médias sur le Luxembourg (affaire « OpenLux »), a justement vu le jour en France à la suite d'une série de scandales, comme la liste du Liechtenstein, les « Panama Papers » ou encore l'affaire HSBC. Il a été instauré par la loi de finances pour 2017, pour une durée initiale de deux ans. Son efficacité ayant été prouvée, le dispositif a été pérennisé et renforcé en 2018 et 2020. Les cas de manquements aux règles de la TVA ont été

ajoutés au périmètre de départ. Par ailleurs, les agents de Bercy ont aujourd'hui la possibilité d'indemniser un informateur lorsqu'il révèle tout manquement grave pour lequel les droits éludés dépassent 100,000 euros.

« Il n'y a aucun doute sur l'intérêt de ce dispositif », assure la députée PS Christine Pirès-Beaune, qui en a été à l'initiative. La parlementaire, qui vient juste d'être nommée rapporteure sur le sujet par la commission des Finances de l'Assemblée nationale, s'appête à lancer une série d'auditions pour remettre un nouveau rapport d'évaluation d'ici à l'été.

Un bilan positif

Le premier bilan établi en juin 2019 soulignait déjà l'efficacité du recours aux « aviseurs fiscaux », avec des montants recouverts supérieurs à 90 millions d'euros. Les derniers chiffres fournis par Bercy font état de 61 demandes traitées par la

les Echos
9/2

Direction nationale des enquêtes fiscales (DNEF) à la fin de l'année 2019. Sur ce total, 33 ont été classées sans suite, 3 ont abouti à l'ouverture d'un contrôle fiscal et 25 faisaient l'objet d'une enquête au 31 décembre de cette année. Depuis 2017, quatre dossiers ont donné lieu à une indemnisation par le service des investigations élargies (SIE), qui assure la gestion du dispositif des « aviseurs ». Les statistiques pour 2020 seront dévoilées dans le courant de l'année.

Quelles seront les recommandations formulées dans le prochain

rapport d'évaluation ? Une seule certitude, Christine Pirès-Beaune continue de penser que l'instauration d'un barème pour indemniser les informateurs ne serait pas souhaitable. Le rapport de 2019 faisait valoir qu'un « barème limiterait la possibilité de prendre en compte l'ensemble des critères propres à l'affaire, qui ne sont pas tous quantifiables, ou le sont difficilement ». Et de citer la qualité des informations transmises, le temps de traitement et le degré d'enrichissement nécessaire par les services du contrôle fiscal, ou le risque pris par « l'avisur fiscal ».

Autres écueils d'un barème : il rallongerait la procédure ou créerait des « attentes infondées susceptibles de conduire à une inflation des demandes, au détriment de leur qualité ». L'exemple du gendarme boursier américain, obligé de verser des indemnités vertigineuses à des lanceurs d'alerte, est assez édifiant. ■

61

DEMANDES
ont été traitées
à la fin de l'année 2019.

Le vrai prix du télétravail

Electricité, chauffage, fournitures... Selon une étude du cabinet ConvictionsRH que nous révélons, le coût lié au travail à la maison peut dépasser 150 € par mois. De quoi relancer le débat sur la prise en charge des frais par l'employeur.

PAR BÉRANGÈRE LEPETIT
ET CHARLOTTE ROBINET

« **TÉLÉTRAVAILLER PARTOUT** où c'est possible ! » a enjoint le Premier ministre, Jean Castex, la semaine dernière. Pour éviter un troisième confinement, les entreprises sont appelées à renforcer la mise en œuvre de l'activité professionnelle à domicile et la ministre du Travail, Elisabeth Borne, quant à elle, a prévenu : les contrôles vont être renforcés, dans les grandes comme dans les petites organisations. Mais, alors que la pression redouble pour que les salariés restent à la maison – quand ils sont de plus en plus nombreux à vouloir revenir au bureau (lire ci-dessous) –, la question des frais supplémentaires générés par le télétravail se pose de plus belle.

Combien coûte un mois de travail à la maison, par rapport à un mois d'activité au bureau ? Pour la première fois, un cabinet de conseil en ressources humaines s'est penché sur cette question. Selon

l'étude de ConvictionsRH que nous révélons, le coût en frais courants (électricité, chauffage, eau...) pour les salariés peut varier de 13 € par mois en fourchette basse (pour une habitation de 50 m² chauffée au gaz, sans surcoût de repas)... à 174 € par mois en fourchette haute (pour 200 m² avec chauffage électrique, frais de repas et de cafés inclus).

Le chauffage, l'une des plus grosses dépenses

Parmi ces dépenses, celles liées au loyer, au wi-fi ou au téléphone n'ont pas été prises en compte. « Beaucoup de salariés ont un forfait illimité qui n'entraîne pas de dépenses supplémentaires pour eux », justifie Marine Chabot, associée du cabinet ConvictionsRH. En revanche, le prix du chauffage a été intégré en tenant compte du fait que certains salariés le baissent, parfois fortement, en allant travailler. « Nous nous sommes basés sur une utilisation de huit heures par jour, pour

vingt jours de télétravail par mois », détaille Marine Chabot.

Les frais de repas n'ont pas été comptabilisés quand le salarié dispose de titres restaurant – l'entreprise a l'obligation de les maintenir en période de télétravail. Dans les quatre études de cas que nous présentons, le chauffage est (avec le repas et le café en capsules) l'un des postes de dépenses les plus importants pour le travailleur à la maison : jusqu'à 48 € pour un 150 m² chauffé à l'électrique.

De quoi donner du grain à moudre aux partisans d'une prise en charge des frais par l'employeur. Car, en plus de ces frais courants, il faut tenir compte des achats de fournitures, voire d'équipement informatique, pas toujours remboursés par l'entreprise. Même si, de son côté, l'employé à domicile doit éventuellement réduire les économies réalisées sur les transports. « Avec le maintien du remboursement de la carte transport à 50 % ou à 100 %, ou les économies d'essence, il arrive que le salarié soit gagnant », souligne encore Marine Chabot.

Un paradoxe qui n'aidera pas les employeurs à y voir plus clair sur ce qui est remboursable, ou pas. Du côté de la loi, en effet, un flou artistique

prévaut sur le sujet. L'ANI (accord national interprofessionnel) sur le télétravail signé par le patronat et les syndicats en novembre indique qu'il appartient à l'entreprise « de prendre en charge les dépenses engagées par le salarié pour les besoins de son activité professionnelle et dans l'intérêt de l'employeur ». Mais l'accord ne détaille pas le type de dépenses qui peuvent être remboursées et renvoie cette question au dialogue social au sein de l'entreprise ou aux accords de branche.

A chaque employeur, donc, d'adopter – ou non – sa politi-

que de compensation des frais (lire ci-contre) : aide à l'équipement, forfait mensuel, remboursement sur justificatifs...

« Lors des discussions avec le patronat, à l'automne, nous souhaitons que l'employeur soit obligé de statuer sur le sujet, mais cela n'a pas été intégré », déplore le président de la CFE-CGC, François Hommeril. La CGT, seule organisation à avoir refusé de signer l'ANI, va encore plus loin. « En plus des frais fixes, l'employeur devrait prendre en charge une partie du loyer du salarié qui consacre une pièce de son logement à son travail. Dans les

années qui viennent, les entreprises vont faire des économies en se séparant d'une partie de leurs locaux, cela serait cohérent qu'elle reverse une partie de cette somme ! » soutient Fabrice Angei, secrétaire confédéral à la CGT.

Une question renforcée par le contexte sanitaire

Les salariés qui bénéficient déjà d'un « forfait télétravail », eux, s'en accommodent bien. « Avec la crise du Covid, mon entreprise a décidé d'augmenter le forfait mensuel que je touche pour le télétravail de 10 à 15 € », raconte Domini-

que*, consultant chez Sopra Steria, entreprise de services du numérique qui a mis en place ce dispositif depuis des années. Dominique juge « normal » que son entreprise participe à ses frais et lui propose aussi un remboursement pour l'achat de mobilier de bureau (plafonné à 150 €) : « Ce n'est pas essentiel mais c'est un petit plus qui fait que cela me donne envie, chaque jour, de continuer à travailler pour eux », estime-t-il.

Aujourd'hui, difficile de dénombrer les entreprises à avoir pris ce sujet à bras-le-corps. « Dans ce contexte de





crise, la situation reste très empirique sur le terrain », souligne Eric Chevée, vice-président chargé des affaires sociales à la CPME (Confédération des petites et moyennes entreprises). La question risque néanmoins d'évoluer rapidement. « Vu la situation, les employeurs vont vite être obligés de se positionner. Travailler à la maison, cela a un coût. Les salariés ne vont pas pouvoir s'asseoir très longtemps là-dessus », estime Jean-François Foucard, secrétaire national CFE-CGC.

* Le prénom a été changé.

le Parisien
3/2

Exemples pour 4 profils de télétravailleurs

Calculs pour 20 jours de télétravail par mois, pour des personnes déjà équipées d'un ordinateur portable et d'un téléphone professionnel

	FRAS COURANTS	FOURNITURES	ECONOMIE	SURCOUT TOTAL	MOBILIER ET INFORMATIQUE
 <p>THOMAS > Webdesigner > Habite en région parisienne (100 m²)</p>	20,80 € par mois > Chauffage au gaz, électricité, eau, pas de frais de repas (titres restaurant utilisés en supermarché)	2,05 € par mois (moyenne basée sur les dépenses d'un semestre) > Stylos, cahiers, papier pour imprimante	0 € par mois > Carte Navigo annuelle remboursée à 100 % par l'employeur	22,85 € par mois	74,98 € (achats uniques) > Siège et casque
 <p>SOPHIE > Chargée de recrutement > Habite à Paris (50 m²)</p>	56,20 € par mois > Chauffage électrique, électricité, eau, café (gratuit au bureau), pas de frais de repas (titres restaurant)	7,90 € par mois (moyenne basée sur les dépenses d'un semestre) > Stylos, papier et cartouches imprimante, cahiers	27,60 € par mois > Carte Navigo mensuelle remboursée à 50 % par l'employeur	26,50 € par mois	279,92 € (achats uniques) > Bureau, siège, 2 ^e écran, imprimante
 <p>INÈS > Enseignante > Habite près de Marseille (100 m²)</p>	136,30 € par mois > Repas le midi (pas de titres restaurant), chauffage électrique, électricité, eau	0,97 € par mois (moyenne basée sur les dépenses d'un semestre) > Stylos, cahiers	1,20 € par mois > Prix des repas habituels (cantine) et essence (va au travail en voiture)	8,77 € par mois	144,98 € (achats uniques) > 2 ^e écran et casque
 <p>BRUNO > Informaticien > Habite près de Nantes (150 m²)</p>	152,80 € par mois > Repas le midi (pas de titres restaurant), chauffage électrique, électricité, eau	0 € par mois > Travaille sans papier ni fournitures	160 € par mois > Prix des repas (formule sandwich habituelle), va au travail à vélo	PAS DE SURCOUT 7,20 € par mois	0 € > Pas d'équipement supplémentaire

Papier

6,45 € les 500 feuilles

Imprimante

49,99 €

Cartouches

34,99 €

La taxe foncière des vieux logements risque de s'envoler

Une étude analyse les perdants et les gagnants de la réforme, après 2026, des valeurs locatives immobilières

FISCALITÉ C'est un petit big bang qui attend les propriétaires redevables de la taxe foncière. Actée dans la loi de finances 2020, la réforme des valeurs locatives cadastrales devrait significativement rebattre les cartes pour déterminer le montant de cet impôt local. Certains, en effet, y gagneront tandis que d'autres verront leur facture augmenter un peu plus.

Le sujet est délicat à l'heure où, avec la disparition progressive de la taxe d'habitation sur toutes les résidences principales d'ici à 2023, les propriétaires craignent une flambée de leur taxe foncière, qui va devenir l'impôt principal des communes et intercommunalités. Une inquiétude d'autant plus forte face à la crise qui laissera des séquelles durant plusieurs années...

Certes, l'horizon est encore lointin. Ce chantier, repoussé à plu-

sieurs reprises tant il est politiquement sensible, ne doit s'appliquer qu'à partir de 2026. Mais déjà, on commence à en estimer les impacts. « La réforme devrait avoir des effets redistributifs progressifs en augmentant les impôts fonciers des ménages les plus aisés qui résident dans des logements dont la valeur locative est sous-évaluée au profit des ménages les plus pauvres dont les logements sont actuellement surévalués », prévient ainsi l'Institut des politiques publiques (IPP) dans une étude publiée en décembre.

Aujourd'hui, les taxes foncières (comme d'autres prélèvements assis sur le logement) sont déterminées de deux manières. Ces taxes sont en effet calculées à partir des valeurs locatives cadastrales des biens immobiliers qui correspondent à leurs loyers

théoriques. À cela s'ajoutent des taux fixés par les élus locaux, qui n'ont pas vraiment bougé ces deux dernières années après avoir explosé. Seulement voilà, ces valeurs sont déterminées selon les conditions du marché locatif d'autant de... 1970 et ne collent donc plus à la réalité du terrain. La situation a en effet largement évolué avec des bâtiments qui sont montés en gamme alors que d'autres se sont délabrés.

Rénovations

Avec cette réforme qui devrait donc s'appliquer après la fin du quinquennat Macron et dont la méthodologie pour la mise à jour reste controversée, le gouvernement veut rectifier le tir. Et ce, à recettes fiscales inchangées, insistent plusieurs experts. Ce qui signifie, en clair, que cette réforme

ne mènera pas à une hausse du montant total collecté au titre des impôts fonciers mais opérera en revanche une réallocation de l'imposition entre les redevables. « Il y aura donc des gagnants et des perdants chez les propriétaires. Cette réforme doit permettre de rétablir de l'équité fiscale », souligne-t-on du côté de l'Assemblée des communautés de France (ADCF).

Dans le détail, ce sont les vieux logements construits avant 1950, considérés comme sous-valorisés, qui pourraient voir leur valeur locative augmenter de plus de 15 % en moyenne voire de 20 % pour ceux bâtis avant 1920, selon l'étude de l'IPP. « Les vieux logements ont eu des loyers qui ont augmenté depuis 50 ans mais cette hausse n'a pas été prise en compte », souligne Brice Fabre, économiste à l'Insti-

tut. Généralement situés dans les centres-villes de plus en plus recherchés, ces bâtiments ont surtout pris de la valeur en raison des rénovations opérées au fil des années. Par exemple, les sanitaires, qui étaient bien souvent situés sur les paliers, ont été installés dans les appartements. Autre exemple : le chauffage a été placé dans toutes les pièces. À l'inverse, les bâtiments construits dans les années 1970, perçus comme des logements tout confort à l'époque, devraient voir leur valeur baisser de 16 % en moyenne.

En outre, pour le foncier prélevé au niveau intercommunal, « on observerait une hausse des valeurs locatives dans les zones périphériques car les villes sont beaucoup plus connectées aujourd'hui. Cela a tiré les prix à la hausse », précise Brice Fabre. ■

M.M.

Le Figaro
9/2

« L'écotaxe poids lourds » refait surface

C'est l'un des mots tabous de la politique française en matière de mobilité depuis plusieurs années. Mais voilà que « l'écotaxe poids lourds » – celle qui avait déclenché, à la fin de l'année 2013, la révolte des « bonnets rouges » – réapparaît dans la sémantique des élus français. Plus précisément, l'idée refait surface dans un rapport sur l'avenir de la mobilité en grande couronne d'Ile-de-France à paraître mardi 9 février, et que *Le Monde* a pu consulter.

« Nous voulons un plan d'investissement massif et spécifique pour la grande couronne, un plan Marshall des mobilités », déclare François Durovray, président LR du conseil départemental de l'Essonne, auteur du rapport avec sept parlementaires essonniens d'horizons variés (trois LR, deux LRM, un centriste et l'« électron libre » Cédric Villani). Personnalité montante sur les sujets de mobi-

lité, M. Durovray, 49 ans, affirme avoir produit ce travail après une demande informelle émanant du cabinet du ministre délégué chargé des transports, Jean-Baptiste Djebbari.

Le texte part d'un double constat. D'abord, celui d'un besoin fort et structurel de transports dans ces territoires éloignés de la métropole-centre tout en y étant étroitement connectés. Ensuite, celui d'une impasse budgétaire pour lancer des chantiers de mobilité. Le rapport recense 46 projets ferroviaires ou routiers de transports en commun programmés en Ile-de-France, mais pas démarrés car non financés. Les besoins sont pourtant criants. La grande couronne est la seule zone d'Ile-de-France où le trafic automobile continue d'augmenter depuis l'an 2000. Chaque jour, note M. Durovray, 200 000 Essonniens quittent le département pour aller travailler à Paris, sur une population en âge de travailler d'en-

viron 700 000 personnes. Place donc à « une écotaxe ciblant les poids lourds et les véhicules utilitaires légers » à l'échelle de l'Ile-de-France. La région « aurait vocation à être maître d'ouvrage de ce déploiement », qui pourrait s'appuyer sur les portiques équipés de caméras existant encore sur le réseau. Des vestiges de l'écotaxe enterrée en 2014.

« Les départements devraient pouvoir aussi avoir la possibilité de déployer le dispositif », précise le rapport. « Un camion peut tra-

Cette manne financière serait affectée à des projets de désenclavement de la lointaine banlieue

ne cachent pas leur intention de mettre en place dès que possible une écotaxe pour empêcher le détournement, sur les routes alsaciennes, de flots de camions venus d'Allemagne, où ils sont soumis à un impôt poids lourds. A cette fin, une ordonnance est en préparation pour donner un cadre juridique d'ici à juin.

Le gouvernement va encore plus loin. La route de l'écotaxe va être ouverte par la loi « climat et résilience », présentée en conseil des ministres le 11 janvier et issue de la convention citoyenne pour le climat. Un article de ce nouveau texte va dupliquer la disposition écotaxe inscrite dans la loi Alsace. Les collectivités auront alors la possibilité d'instaurer une « contribution poids lourds » (ce terme a été préféré à la sulfureuse « écotaxe ») sur le réseau qu'elles gèrent. Ce sont essentiellement des départements, qui sont concernés, mais des régions pourront aussi avoir la main. A terme, le gouvernement souhaite régionaliser cette compétence pour éviter la cacophonie fiscale dans une même région.

Reste à faire avaler le principe aux transporteurs français, grands et petits. « L'acceptation passera par une affectation de la taxe, affirme François Durovray. On doit absolument éviter qu'elle aille se noyer dans le budget général. La taxation de la route doit aller à la route ou aux transports en commun qui permettent de ré-

verser la France, sans faire le plein et donc sans verser de taxe », souligne M. Durovray, lequel dénonce sans ambages les stratégies d'évitement de certains routiers, qui se détournent de l'autoroute payante pour emprunter le réseau non concédé qu'ils dégradent fortement sans avoir à en payer les conséquences. C'est précisément le cas en Essonne, avec la nationale 20, qui sert d'itinéraire bis à un grand nombre de camions quittant l'A10. M. Durovray se dit d'ailleurs candidat le plus vite possible à la mise en place d'une écotaxe sur la RN20.

Cacophonie fiscale

Ce retour inattendu d'une taxation spécifique des poids lourds n'a pas seulement germé dans la tête des politiciens franciliens. La collectivité européenne d'Alsace, créée le 1^{er} janvier 2021 par la loi Alsace, a récupéré les compétences sur les routes et autoroutes non concédées. Ses responsables

« duire les embouteillages. » Cette manne financière (feu la précédente écotaxe aurait rapporté annuellement 150 millions d'euros à l'Ile-de-France, selon le rapport) irait donc à des projets de désenclavement de la lointaine banlieue. A commencer par une généralisation des lignes express de transports collectifs le long des axes autoroutiers avec des voies réservées, comme c'est le cas avec la ligne de bus Dourdan-Massy sur l'A10, dont le succès est grandissant et qui arrive d'ailleurs à saturation.

Le rapport propose, sur le même modèle, un corridor de transport express sur l'autoroute A6. M. Durovray souhaite également l'aménagement de voies réservées au covoiturage sur les axes autoroutiers passant par la suppression de la bande d'arrêt d'urgence et une réduction de la vitesse maximale autorisée (qu'il faudra, là aussi, faire accepter aux usagers).

En matière ferroviaire, le rapport n'imagine pas le lancement de grands projets, mais plutôt une modernisation ou une réhabilitation du réseau existant. Il propose également de réduire les tarifs et abonnements au transport public payés par les habitants de la grande couronne, pour à la fois acter le fait que le service de transport y est dégradé et les inciter à laisser davantage leur voiture au garage. ■

ÉRIC BÉZIAT

Le Monde
8/2