Syndicat des Personnels du Réseau International du Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie

139 rue de Bercy – bâtiment Vauban – Télédoc 627 – 75572 Paris Cedex 12
sprim-fo@dgtresor.gouv.fr - Tél. : 01.53.18.83.03 - www.sprim-fo.org

Revue de presse du 14 octobre 2024

Presse – Actualités

- Budget 2025 : inquiétudes syndicales face aux suppressions de postes prévues dans la fonction publique – Acteurs Publics
- Exclusif : Les priorités de Sophie Primas pour le Commerce extérieur français – Le Moci
- Réseau : les CCE présentent leur feuille de route pour les prochains mois – Le Moci
- Fermetures d'usines, amendes de l'Union européenne… La grande bascule vers l'électrique ébranle le monde de l'automobile – Le Figaro
- Budget 2025 : les hausses d'impôts et de cotisations approchent 30 milliards – Les Echos

ARTICLES DE PRESSE

Budget 2025 : inquiétudes syndicales face aux suppressions de postes prévues dans la fonction publique – Acteurs Publics

- budget état

Le réveil est difficile pour les syndicats au lendemain de l'annonce d'importantes suppressions de postes dans la fonction publique dans le cadre du projet de loi de finances pour 2025.

S'il restait encore un doute, c'est désormais confirmé. Le nouvel effort d'économies de l'État passera par une baisse des effectifs de la fonction publique. Présenté hier, 10 octobre, le projet de loi de finances (PLF) pour 2025 prévoit en effet un schéma d'emploi global en recul de 2 200 équivalents temps plein (ETP) dans les ministères et opérateurs.

Un contexte dans lequel l'éducation nationale sera particulièrement touchée, avec 4 000 postes d'enseignants en moins. Cette annonce n'a pas manqué de faire réagir le Snes-FSU, syndicat majoritaire dans les collèges et lycées, pour lequel *"l'école est à un point de bascule. Michel Barnier la précipite dans le vide, c'est irresponsable".*

Un projet qui inquiète également les syndicats quant aux conditions de travail des agents publics, mais aussi au niveau de leur pouvoir d'achat. *"La fonction publique risque de payer un lourd tribut aux contraintes liées au déficit,* déplore ainsi Mylène Jacquot, secrétaire générale de la CFDT Fonction publique. *Réduction d'effectifs et aussi réduction des budgets des ministères : au total, les conditions de travail risquent d'être fortement dégradées et la mise en œuvre des politiques publiques également."*

Elle déplore de même le "silence" du PLF sur d'éventuelles mesures salariales, qui *"acte des pertes importantes de pouvoir d'achat"*. Sur le sujet, d'ailleurs, *"pas un mot sur la Gipa* [la garantie individuelle du pouvoir d'achat], *qui devait compenser les pertes sur la période 2019-2023"*, fait remarquer Mylène Jacquot. La secrétaire générale de la CFDT le

réaffirme : *"la fonction publique et ses agents ne peuvent pas être les boucs émissaires de la dette".*

Un point de vue également défendu par Benoît Teste, secrétaire national de la FSU. *"Il est inadmissible de demander encore aux agents publics de travailler sans être reconnus. Le budget 2025 doit comprendre une augmentation sensible de la valeur du point d'indice et les moyens pour entamer une revalorisation des carrières."* La fédération demande en outre un plan pluriannuel de revalorisation des rémunérations et des carrières, avec une loi de programmation pour assurer son financement.

"Un budget antifonctionnaires"

Du côté de Force ouvrière, on déplore le fait que les fonctionnaires soient encore une fois *"stigmatisés"* par le PLF 2025. *"Aux suppressions de postes dans plusieurs ministères, il faudra ajouter le non-renouvellement de CDD ou passages de CDD en CDI, qui vont dégrader les conditions de travail et la qualité du service rendu à l'usager",* développe Christian Grolier, secrétaire général de la fédération générale des fonctionnaires FO.

Pour contrer ce coup de rabot, la fédération demande l'ouverture de concertations entre tous les employeurs publics et les organisations syndicales représentatives des trois versants de la fonction publique, à l'instar du Conseil national des services publics, *"pour mettre en adéquation les besoins et les moyens au regard des missions"*. Christian Grolier dénonce également *"un budget antifonctionnaires, marqué par l'austérité alors même que la population demande toujours plus de services publics de proximité, notamment".*

De son côté, la Fédération autonome-Fonction publique (FA-FP) dénonce le retour *"de la bonne vieille musique sur le coût des agents publics"*, que déplore Pascal Kessler, son président. *"On débute par l'État, il y a déjà des manques d'effectifs dans l'éducation et la justice,* observe-t-il. *On se sert des agents publics pour justifier les déficits et demain, on appliquera les mêmes idées inutiles dans les deux autres versants."*

PAR MARIE MALATERRE

* * *

Exclusif : Les priorités de Sophie Primas pour le Commerce extérieur français – Le Moci

Lors d'une visite sur l'événement BIG de Bpifrance, le 10 octobre à Paris, Sophie Primas, nouvelle ministre déléguée en charge du Commerce extérieur et des français de l'étranger, a lancé la journée de « l'Agora projection », un espace dédié à la présentation aux dirigeants d'entreprises de toute la palette des opérateurs et outils d'aide à l'export du dispositif public Team France Export. La ministre en a profité pour échanger en direct avec des dirigeants d'entreprises et signer une convention avec la plateforme Académie de l'export développée par Bpifrance. Dans cet entretien express exclusif accordé au *Moci*, la nouvelle ministre rappelle ses priorités pour soutenir l'export des PME et ETI tout en prenant part à « *l'effort budgétaire* » demandé à tous les ministères.

Le Moci. Quelles sont vos priorités d'action en tant que ministre en charge du Commerce extérieur et des Français de l'étranger ?

Sophie Primas. Depuis que je suis arrivée, il y a à peine deux semaines et demie, je prends l'entièreté de la mission et les différentes. Ma priorité, je l'ai dit à Business France plusieurs fois ces deux dernières semaines, c'est vraiment le développement à l'export des PME et des ETI. C'est ce qui m'anime matin, midi et soir. Je suis une ancienne sénatrice, je connais l'importance de la consolidation de l'industrie, de l'activité économique dans l'ensemble des territoires. On a encore beaucoup à faire

pour aller chercher les entreprises dans tout le pays, un peu à l'image de ce que faisait la Datar. Je suis très très sensible à ça. Pour consolider les entreprises françaises, il faut les emmener à l'export. J'aurais une action très forte là-dessus. La deuxième action, c'est la simplification. Je sors d'une petite table ronde avec des chefs d'entreprises qui bénéficient de la Team France Export, ils ont encore des demandes de simplification, notamment sur le financement, mais aussi d'accompagnement de notre diplomatie. C'est vraiment ce à quoi je vais m'atteler rapidement en dehors me ma mission sur les Français de l'étranger à laquelle je suis également très attentive.

Effort budgétaire : « Nous prendrons notre part mais nous essaierons que ce soit le plus raisonnable possible »

Le Moci. Les discussions budgétaires s'annoncent compliquées. Est-ce que vous allez défendre les budgets du commerce extérieur, les budgets des opérateurs ? Comment allez-vous faire ?

Sophie Primas. Oui bien sûr, je défends tous les budgets qui concernent l'exportation. Je prendrai ma part à l'effort budgétaire qu'il est nécessaire de faire à tous les niveaux du Budget de la France mais je veillerai à ce que ça ne déséquilibre pas l'élan que l'on voit ici et qui est exprimé à la fois par Bpifrance et toute la Team France Export. Donc, nous prendrons notre part mais nous essaierons que ce soit le plus raisonnable possible. C'est la tâche qui m'anime en ce moment avec toute mon équipe.

Le Moci. Cela signifie-t-il que vous allez vous battre aussi pour conserver ce qu'il reste du budget alloué au plan Osez l'export lancé par vos prédécesseurs ?

Sophie Primas. Nous allons faire en sorte que les dispositifs les plus efficients soient véritablement financés à 100 % et que nous trouvions peut-être un autre calendrier sur deux ou trois dispositifs. Mais nous sommes vraiment très attentifs à ce que l'efficience de l'argent public soit au rendez-vous.

Propos recueillis par

Christine Gilguy

* * *

Réseau : les CCE présentent leur feuille de route pour les prochains mois – Le Moci

La présidente des Conseillers du commerce extérieur (CCE) Sophie Sidois-Vicat* a présenté le 9 octobre sa feuille de route pour 2024-2025. Elle comportera plusieurs temps forts autours de forums internationaux mais restera focalisée sur ses missions auprès du gouvernement et sa participation au collectif Team France Export, qu'elle souhaite voir renforcée.

L'institution des **Conseillers du commerce extérieur de la France (CCE)** est en pleine forme au vu de l'augmentation de ses membres, tous hommes et femmes d'entreprises bénévoles nommés par le Premier ministre pour contribuer au développement du commerce extérieur et de l'attractivité du pays : on en compte actuellement **4900**, « *dont 1500 en France* » et le reste à l'étranger, structurés en comités régionaux et nationaux, a précisé leur présidente **Sophie Sidos-Vicat**, lors d'une rencontre avec la presse en marge d'un colloque organisé à Paris par le comité des CCE de Paris en collaboration avec les CCE d'Île-de-France.
« *Nous avons beaucoup de demandes* » a-t-elle complété. Mais le recrutement est sélectif : les candidatures sont examinées par une cellule chargée de faire la sélection, laquelle est ensuite transmise pour validation aux deux ministres de tutelle, soit celui en charge de l'Economie et finances et celui en charge du Commerce extérieur et de l'attractivité -actuellement, respectivement **Antoine Armand** et **Sophie Primas**-pour validation avant de faire l'objet d'un décret paraissant au Journal officiel. La particularité de leur statut : s'ils sont nommés par un décret du Premier ministre pour un mandat de trois ans, ils sont **bénévoles** et doivent payer une cotisation annuelle au comité national des CCE. Autrement dit, **ils ne coûtent rien au budget** de l'Etat, ce qui n'est pas un atout négligeable en ces temps d'austérité budgétaire.

« Une force gratuite » au service de la France

Leurs missions se déclinent en quatre grands axes : le **conseil** aux pouvoirs publics avec leur expérience du terrain ; l'**appui aux entreprises** via du mentoring sur l'export ; la contribution à l'**attractivité** ; et la contribution à la **formation des**

jeunes via des interventions dans les écoles ou la promotion du volontariat international en entreprise (VIE). Tout cela en collaboration avec le dispositif d'aide à l'export et de promotion de l'attractivité **Team France Export (TFE)**. Les grandes lignes de leurs priorités d'action ont déjà été validées lors de leurs assemblée générale, en juin dernier.

Sophie Sidos a toutefois insisté, le 9 octobre, sur la volonté des CCE de **renforcer leur « *intégration* » dans la TFE**, ce « *collectif* » dont les piliers sont les Régions, les CCI, Business France et Bpifrance, et qui, selon elle, « *marche très bien* ». En particulier, elle souhaiteraient que les CCE soient davantage associés aux réflexions, surtout en France, où certaines administrations n'ont pas le réflexe de les inviter aux réunions sur le commerce extérieur et l'attractivité, contrairement à l'étranger où les services économiques dans les ambassades ont intégré ce réflexe depuis longtemps.

« *Nous sommes des bénévoles au service de la France*, a rappelé la présidente des CCE. *Ils peuvent d'avantage nous utiliser, nous sommes* ***une force gratuite*** ». Une manière d'ironiser et de botter en touche lorsqu'elle a été interrogée sur les risques de coupes budgétaires pouvant affecter le dispositif public d'appui au commerce extérieur dans le cadre des efforts d'économies demandés par le gouvernement Barnier. Pas de commentaire non plus sur l'annonce du **rapprochement entre Business France et Atout France**, annoncé par **Michel Barnier**.

Pour l'heure, elle espère que les CCE seront conviés à la **prochaine conférence des ambassadeurs**, prévue en janvier prochain. Traditionnelle organisée en septembre, celle prévue cette année a été reportée en raison de la longue vacance gouvernementale post-législatives anticipées.

Vers un indice d'attractivité renouvelé

Parmi les contributions à leur mission de conseil sur l'attractivité du pays, les CCE ont lancé il y a quelques années un indice d'attractivité élaboré à partir d'un sondage auprès des membres. Quelque 1500 CCE y contribuent. Cet indice va être développé et approfondi, avec plus de détails par secteurs et par région, a-t-on appris lors de la conférence de presse de Sophie Sidos le 9 octobre. C'est ***Elisabeth Le Masson****, vice-présidente de la commission Attractivité, et* ***Bénédicte de Peretti****, vice-présidente du comité Allemagne et membre de la commission Attractivité, qui pilotent ce projet.*

Les temps forts de la feuille de route

La feuille de route pour les prochains mois sera, elle, jalonnée de **plusieurs grands temps forts internationaux** organisés par des comités géographiques des CCE avec **trois forums** qui vont se succéder jusqu'au printemps.
Le premier, du 27 au 29 novembre, approche mais les inscriptions sont encore ouvertes : il s'agit du premier **forum Asie-Pacifique** organisé par le comité Asie des CCE en **Inde**, à New Delhi. Plusieurs centaines de participants y sont attendus par les organisateurs venus de toutes la zone et de France autour de thématiques comme la géopolitique, l'intelligence artificielle, la transition énergétique ou encore l'aéronautique.
Ce forum en Inde aura d'autant plus d'ampleur que **plusieurs autres événements** de l'écosystème français s'y grefferont. Citons une rencontre des **CEO français et indiens** (réseau Choose France), une **réunion des ambassadeurs** de France de l'océan Indien, une réunion des **services économiques de l'Asean et de Chine**.
Business France et Medef international en ont profité pour organiser une **mission d'entreprises** chacune, soit une cinquantaine de dirigeants de **PME** et **ETI** qui iront réseauter au forum. Mais les organisateurs souhaiteraient y voir **beaucoup plus d'entreprises françaises venant de France**.
Deuxième grand temps fort : le **forum des Amériques**, qui sera organisé du 26 au 28 mars 2025 à **Mexico City**. Il réunira les CCE d'Amérique du Nord et d'Amérique latine autour de thématiques géopolitiques, technologiques, énergétiques.
Deux mois plus tard, du 8 au 10 mai, se déroulera le **forum Proche Moyen-Orient Méditerranée** prévu au **Caire**, organisé par le comité Sud-Méditerranée des CCE.
Autant d'occasion de réseautage car ces événements sont ouverts aux non-CCE.

Christine Gilguy

* * *

Fermetures d'usines, amendes de l'Union européenne… La grande bascule vers l'électrique ébranle le monde de l'automobile – Le Figaro

DÉCRYPTAGE - Alors que s'ouvre lundi le Mondial de l'auto à Paris, l'inquiétude s'est emparée des constructeurs et des équipementiers. Les clients ne sont plus au rendez-vous et la réglementation européenne sur les émissions de CO_2 menace leur rentabilité.

Côté face, l'édition 2024 du Mondial de l'auto s'annonce comme une grande fête de l'automobile. Déserté il y a deux ans par les Allemands, les Japonais et les Américains, le Salon de l'automobile de Paris a réussi cette année à attirer tous les grands noms de l'industrie auto. Tesla a répondu présent, comme Ford. Cadillac, la marque mythique de GM, présentera ses modèles électriques. Le groupe Volkswagen est là avec Audi et Skoda. BMW aussi, comme le coréen Kia. Les chinois BYD, Xpeng, MG (Saic) ne ratent aucune exhibition occidentale. Renault est chez lui avec les derniers modèles de Dacia, Alpine et un concept car du Losange. Stellantis a cette fois fait briller quelques-unes de ses quinze marques (Peugeot, Citroën, Alfa Romeo), dont la chinoise Leapmotor, un constructeur dans lequel il a pris une participation de 21 % au capital.

Mais côté pile, l'inquiétude est à son comble. Fermetures d'usines programmées chez Volkswagen, Audi, Valeo ; chômage partiel chez Fiat et Michelin, projets d'usines de batteries repoussés, amendes de l'Union européenne en perspective… Les constructeurs européens et derrière eux tous les équipementiers et sous-traitants s'alarment d'une nouvelle crise.

Le pire mois de septembre depuis vingt ans

Celle-ci n'a rien à voir avec celle qui avait frappé l'industrie après le Covid : le manque de composants et de semi-conducteurs ainsi que l'inflation avaient contraint la production. Les prix des véhicules avaient alors grimpé assurant de jolies marges aux industriels. Cette fois, les clients ne sont plus au rendez-vous. En France, les 139 003 ventes de véhicules particuliers neufs du mois de septembre sont les plus faibles enregistrées depuis vingt ans. Et les immatriculations sur neuf mois marquent encore un recul de 23 % par rapport à 2019. Le marché du véhicule neuf en France porte sur 1,8 million d'unités aujourd'hui. C'était 2,2 millions en 2019.

« *Deux indicateurs illustrent la crise actuelle*, explique Olivier Hanoulle, consultant automobile au cabinet Roland Berger. *D'une part, les volumes de production en Europe : en 2024, ils devraient atteindre 17,2 millions de véhicules légers. Le niveau le plus bas avait été atteint en 2020 à 16,6 millions de véhicules. Nous en serons finalement assez proches. Le deuxième indicateur est la rentabilité. En 2024, les marges vont terriblement diminuer.* »

De fait, les uns après les autres, Volkswagen, Stellantis, Mercedes, BMW, Aston Martin ou encore l'équipementier Forvia ont revu à la baisse leurs prévisions pour l'année 2024. La marge de Stellantis, champion des profits, va passer de 14 % en 2023 à une fourchette comprise entre 5,5 % et 7 % en 2024. Les groupes allemands tiraient une

part importante de leurs bénéfices de leur présence en Chine, leur premier marché. Ils sont désormais en difficulté. Les groupes chinois les éclipsent progressivement et les privent de leur rente. 1%

28 à 75 milliards d'euros d'amendes

L'année prochaine ne réservera pas de jours meilleurs aux industriels occidentaux. La réglementation européenne sur les émissions de CO_2 promet de les mettre encore davantage sous pression. La part des véhicules électriques dans leurs ventes va devoir grimper de manière très importante pour leur éviter des amendes douloureuses. Ils doivent parvenir à réduire de 15 % supplémentaires les émissions moyennes de CO_2 sur l'ensemble des ventes de véhicules neufs réalisées au cours de l'année prochaine. Or ces derniers mois, la trajectoire d'adoption des véhicules 100% à batterie (BEV) s'est affaissée. En Europe, leur part a fondu pour atteindre 12,6 % du marché. Elles devraient atteindre 22 % pour éviter les pénalités européennes en 2025.

Combien risquent-ils de devoir acquitter ? Le cabinet de conseil Alix Partner a étudié trois scénarios plus ou moins tendus pour estimer le montant global des amendes. Dans tous les cas, la facture risque d'être salée. Les pénalités atteindraient entre 28 milliards d'euros et 75 milliards d'euros cumulés pour la période 2025-2029. Elles dépendront aussi du succès des nouveaux modèles électriques « abordables » (R5, ë-C3…) promis par les grands groupes et livrés à partir de l'an prochain.

L'ONG Transport & Environment (T&E), qui défend une décarbonation accélérée des transports, est plus optimiste. Selon elle, les ventes de BEV devraient atteindre 24 % de part de marché en 2025 (contre 14 % au premier semestre 2024). Elles seraient soutenues par une expansion de l'offre sur le marché de masse avec sept modèles abordables à moins de 25 000 euros. Seuls Ford et Volkswagen peineraient à atteindre les seuils requis d'après ses prévisions.

Tavares reconnaît leur prix trop élevé

Les raisons du désamour des clients pour les voitures électriques sont nombreuses. Mais Carlos Tavares, le patron de Stellantis, pointe lui-même la plus importante : « *Elles sont trop chères*, s'exclamait-il à Sochaux il y a quelques jours devant des journalistes. *Tous les problèmes liés à l'usage de ces voitures sont en train d'être résolus un par un : le prix de l'électricité par rapport au prix de l'essence par exemple. Or le problème du prix, c'est un problème de coût* », argumente le dirigeant.

Produire un véhicule électrique coûte toujours environ 40 % plus cher qu'un véhicule à essence en raison de sa batterie, mais aussi des volumes encore trop maigres pour réaliser les économies d'échelle. Résultat, quasiment tous les petits véhicules électriques sont assemblés en Europe de l'Est. La ë-C3 de Citroën est produite en Slovénie. Le chinois Leapmotor s'est installé en Pologne à Tychy, chez Stellantis. La nouvelle Twingo à batterie sera fabriquée en Slovaquie à partir de 2026.

L'enveloppe dédiée au bonus réduite d'un tiers

Toutes les marques réclament le maintien d'incitations versées par les États pour soutenir l'achat des voitures zéro émission. Mais les politiques de rigueur budgétaire se sont invitées dans les agendas de nombreux gouvernements. En Allemagne, la suppression des aides en décembre 2023 a fait couler les ventes : - 68 % en août dernier. En France, l'enveloppe de 1 milliard et demi consacrée au bonus écologique et au leasing social sera rabotée d'un tiers… tandis que le malus sera étendu à de nombreux véhicules thermiques populaires.

Certes, le bonus ne profitera pas aux modèles produits en Chine depuis qu'il est soumis à des critères environnementaux (production, transport…). Pour se protéger d'un déferlement de véhicules électriques chinois - qui représentent aujourd'hui une part de marché de 3 % -, l'Europe n'a pas retenu le critère écologique choisi par la France. Elle a privilégié les barrières douanières établies en fonction des subventions perçues par les groupes chinois auprès de l'État et de leur coopération lors de l'enquête menée par la Commission. Ainsi Saic, qui possède MG, devra payer 35,3 % de droits de douane supplémentaires qui s'ajoutent aux 10 % déjà fixés, Tesla 7,8 %, BYD 17 % et Geely 18,8 %.

Mais malgré ces taxes, les groupes chinois sont déterminés à poursuivre leur offensive sur le Vieux Continent. Ainsi la marque MG affirme qu'elle maintiendra ses prix pratiqués l'an dernier jusqu'à la fin de l'année. Par ailleurs, les nouveaux droits de douane ne s'appliqueront pas aux véhicules hybrides et hybrides rechargeables dont le succès ne se dément pas alors qu'ils doivent être bannis en 2035. De plus, les BYD, Chery, Leapmotor, Saic… installeront très prochainement leurs usines en Europe et échapperont ainsi aux taxes. Les projets sont lancés en Hongrie et en Espagne. « *Le gâteau est devenu plus petit et nous avons plus d'invités à table*, résumait Oliver Blume, le patron du groupe Volkswagen dans une interview à *Bild*. *Il se vend moins de voitures en Europe. Dans le même temps, de nouveaux concurrents asiatiques occupent le marché, notamment chinois.* »
Les dirigeants de Stellantis, Renault et leurs homologues n'hésitent plus à parler de leur « *survie* ». Dans ce contexte, les constructeurs et les équipementiers réclament que *« les discussions prévues en 2026 dans le cadre de la clause de revoyure* (destinée à réexaminer la trajectoire de décarbonation, NDLR) - *avec la Commission démarrent dans les meilleurs délais »,* selon les mots de Luc Chatel, le président de la PFA, entité qui coiffe les entreprises françaises de la filière automobile. Le blues risque de s'inviter dès la fin du Mondial.

* * *

Budget 2025 : les hausses d'impôts et de cotisations approchent 30 milliards – Les Echos

A rebours de la communication du gouvernement, les documents annexés au projet de loi de finances montrent qu'il prévoit une hausse des prélèvements

obligatoires de 29,5 milliards d'euros l'an prochain. L'effort repose aux trois quarts sur les entreprises.

Michel Barnier a prévu un coup de frein de 60 milliards d'euros en 2025. Mais sur qui va peser l'effort ? Le Premier ministre a promis qu'il reposerait aux deux tiers sur la réduction des dépenses pour l'Etat, la Sécurité sociale et des collectivités. Seul le tiers restant - soit environ 20 milliards d'euros - viendrait de nouvelles recettes « temporaires et ciblées ». Mais selon les documents budgétaires, le gouvernement prévoit bien 29,5 milliards d'euros de prélèvements obligatoires supplémentaires en 2025. Les nouvelles recettes représentent donc la moitié de l'effort.

La différence avec la présentation faite par Michel Barnier tient à deux astuces discutables. D'une part, le Premier ministre ne compte pas dans les recettes « nouvelles », les hausses décidées par le précédent gouvernement (notamment le retour des taxes sur l'électricité à leur niveau d'avant la crise énergétique). D'autre part, il considère les baisses d'allègements de charges comme une coupe dans les dépenses publiques, et non comme une nouvelle recette.

En dépit de la communication gouvernementale, entreprises et ménages paieront bien près de 30 milliards d'impôts, taxes et cotisations supplémentaires en 2025. Le détail permet par ailleurs de constater que les nouvelles recettes pèseront aux trois quarts sur les entreprises et un quart sur les ménages. En voici les principales composantes.

· Des hausses de cotisations sociales massives

Plus du quart des prélèvements obligatoires supplémentaires prévus en 2025 par le gouvernement consiste en diverses hausses des cotisations patronales. Au total, entreprises et administrations devront verser 8,4 milliards d'euros supplémentaires. Cela aurait pu être plus encore si le gouvernement n'avait pas renoncé à son projet d'augmenter les cotisations sociales payées par les entreprises de loterie et autres jeux d'argent.

Le plus gros morceau relève de la refonte des allégements de charges sur les bas salaires, qui doit rapporter 4 milliards d'euros. Le gouvernement a aussi prévu de rogner plusieurs dispositifs d'exonérations (apprentis, jeunes entreprises innovantes, marins) pour un milliard supplémentaire. Les collectivités locales vont aussi devoir cotiser davantage pour la caisse de retraite de leurs agents (la CNRACL), à hauteur de 2,9 milliards d'euros.

La hausse des cotisations AGS (association de garantie de salaires), pour prendre en charge les salaires des entreprises défaillantes, rapportera 200 millions. A quoi il faut enfin ajouter la suppression de la niche sociale des travailleurs expatriés (une exonération partielle de cotisations quand un salarié est envoyé à l'étranger) pour 300 millions d'euros.

· Les taxes sur l'énergie remontent en flèche

Un autre quart des 30 milliards de recettes nouvelles attendues en 2025 provient de la taxation renforcée des énergies. Le gouvernement finit de démanteler le « bouclier tarifaire » mis en place en 2022 pour protéger ménages et entreprises de la flambée des prix de l'énergie. La remontée des taxes sur l'électricité à leur niveau d'avant crise doit rapporter 3,8 milliards d'euros, selon la documentation budgétaire. Mais Michel Barnier a prévu d'aller bien au-delà.

Le budget prévoit de récupérer 3 milliards de taxes supplémentaires sur l'électricité, ainsi que 200 millions sur les abonnements au gaz et 500 millions supplémentaires sur les énergies fossiles (dont le détail doit être précisé par amendement). Il faut également ajouter 300 millions liés à la fin du taux réduit de TVA sur l'installation de chaudières fossiles. Ces taxes sur l'énergie promettent de faire polémique lors de l'examen du budget. Elles reposent à 60 % sur les ménages et 40 % sur les PME - que le gouvernement avait promis de protéger. Et elles pèsent essentiellement sur l'électricité et non sur les énergies carbonées.

· Les gros contribuables ciblés, mais minoritairement

Le gouvernement avait prévenu que les grands groupes et les particuliers fortunés seraient particulièrement mis à contribution. Les chiffrages de Bercy montrent que c'est le cas - mais pour moins de 40 % de l'effort en recettes. Concernant les grandes entreprises, le mécanisme de surtaxe d'impôt sur les sociétés (IS) visant les groupes réalisant plus d'un milliard de chiffre d'affaires doit rapporter 8 milliards d'euros en 2025 (et même 8,5 milliards grâce à la mesure jumelle visant l'armateur CMA-CGM). Ce sont les mêmes qui sont visés par la taxe sur les rachats d'action, dont le rendement est attendu à 200 millions d'euros (mais qui n'est pas temporaire, contrairement à la surtaxe d'IS).

Et pour ce qui est des riches particuliers, le mécanisme d'impôt « minimal » à 20 % - qui concernera en réalité moins de 25.000 foyers - ne doit rapporter que 2 milliards d'euros. On peut toutefois considérer que ce sont également les ménages fortunés qui sont visés par le rabotage de la niche fiscale sur les locations meublées (200 millions), la taxe sur les billets d'avion (1 milliard) ou la hausse de la fiscalité

automobile (900 millions) - avec le malus automobile sur les grosses cylindrées thermiques, le rabot sur les aides à l'achat de véhicules électriques, la réduction des avantages en nature sur les véhicules de fonction.

Sébastien Dumoulin

* * *

Pour adhérer à notre syndicat, il suffit de remplir et de renvoyer ce bulletin d'adhesion 2024 accompagné du paiement correspondant.