

fiscalité : ce qui va changer en 2018 (4/4)

L'IFI, un mini ISF réduit à l'immobilier

— Instauré en 1988, l'impôt de solidarité sur la fortune n'existe plus, remplacé par le nouvel impôt sur la fortune immobilière qui rapportera quatre fois moins.

La disparition de l'ISF s'impose comme l'un des symboles forts du premier budget de l'ère Macron. Depuis le 1^{er} janvier, l'impôt de solidarité sur la fortune n'est plus. Il s'est effacé pour laisser la place à un autre beaucoup plus léger, l'impôt sur la fortune immobilière (IFI).

La différence entre l'ancien et le nouveau se révèle en quelques chiffres. L'ISF frappait 340 000 ménages et rapportait, bon an mal an, 5 milliards d'euros. L'IFI ne devrait guère toucher plus de 150 000 foyers, pour

850 millions d'euros seulement. Cet écart béant tient à la réduction drastique du périmètre. Alors que l'ISF prenait en compte la totalité du patrimoine (à l'exception notable des biens professionnels et des œuvres d'art), l'IFI garde les mêmes seuils et les mêmes taux mais ne porte plus que sur les biens immobiliers.

L'IFI ne devrait guère toucher plus de 150 000 foyers, pour 850 millions d'euros seulement.

L'ISF avait pourtant résisté ces dernières années à toutes les critiques et à tous les assauts. Même Nicolas Sarkozy avait préféré le contourner, avec la mise en place du « bouclier fiscal », plutôt que de s'y attaquer de front. Car, mal-

gré ses incontestables défauts (incitation à l'exil fiscal, possibilité de contournement, impact sur la transmission d'entreprise), l'ISF restait un symbole difficile à abattre. « L'impôt sur la fortune est un impôt populaire plébiscité par tous ceux qui ne le paient pas, c'est-à-dire par l'écrasante majorité », relève Frédéric Douet, professeur de droit fiscal à l'université de Rouen.

Emmanuel Macron, lui, avait affiché son intention d'en découdre dès la campagne pour l'élection présidentielle : « Je transformerais l'ISF en impôt sur la rente immobilière. J'exonérerai tout ce qui finance l'économie réelle. » L'annonce préalable et la création de l'IFI n'ont toutefois pas suffi à désamorcer les critiques. Comme prévu, la bataille parlementaire a été vive avec une gauche dénon-

çant unanimement la suppression de l'ISF et une droite majoritairement opposée à la création de l'IFI.

La réforme a aussi provoqué des craintes chez certains élus de la majorité, pas tous convaincus par le plaidoyer du gouvernement assurant que la suppression de l'ISF allait réorienter l'épargne vers « l'investissement productif ». Les députés LREM ont donc voté la création de taxes, au rendement symbolique, sur les signes ostentatoires de richesse, métaux précieux ou voitures de luxe.

La majorité a également décidé de créer une « mission de suivi » afin de faire le point dans deux ans sur les « effets de la mesure en termes d'investissement dans les entreprises et de répartition des richesses ».

Mathieu Castagnet

Au pied du Mont-Blanc, les entreprises promeuvent le covoiturage

— Un groupement d'employeurs s'est formé pour inciter les salariés à partager leurs véhicules.

— Lancé en mai dernier, le service compte 200 utilisateurs quotidiens.

Lyon (Rhône)
De notre correspondant régional

Exaspérés par les épisodes de pollution à répétition, les habitants de la vallée de l'Arve, en Haute-Savoie, ont manifesté leur colère l'hiver dernier, en interpellant vivement les élus. Toute la vallée semble aujourd'hui décidée à se mobiliser pour lutter contre les émissions de particules fines. Y compris les entreprises, qui ont créé un réseau de covoiturage, dans un département où 78 % des salariés se rendent à leur travail en voiture individuelle.

Les projets des collectivités locales ont accéléré leur mobilisation. La communauté de communes Cluses, Arve et Montagnes (2CCAM) projetait début 2016 de lever un impôt portant sur 0,8 % de la masse salariale, destiné à améliorer la desserte de ce secteur fortement industrialisé. « C'était la taxe de trop, pour des entreprises se battant sur les marchés mondiaux, avec des marges serrées », rapporte Olivier Colloc, directeur du site Decathlon Mountain Store.

« Un service de bus ne correspondait pas à nos besoins », complète



Carole Grando. « La vallée est très longue. Nos salariés habitent souvent sur les coteaux. Et l'amplitude horaire est de quatre heures du matin à minuit dans certaines sociétés », rapporte cette assistante en ressources humaines du décolleteur Amphenol Socapex, à Thyez. « Pour les actifs, il est plus intéressant et plus rentable de mettre en place une bonne offre de covoiturage », approuve Romain Combes, chargé de mission à l'Agence écomobilité Savoie Mont-Blanc.

Pour répondre à leurs attentes, les entrepreneurs ont fondé le Groupement pour la responsabilité environnementale des entreprises (Green). « Certaines sociétés faisaient tourner des tableaux Excel artisanaux, explique Olivier Colloc, qui a pris la présidence du groupement. Il fallait mutualiser nos initiatives, de Chamoniix à Annemasse. » Ils écrivent un cahier des charges. Et confient le marché à une start-up parisienne, WayZUp,

spécialisée dans le covoiturage domicile-travail.

Près de 80 employeurs privés et publics représentant 7 500 salariés, soit environ 10 % du bassin d'emploi, ont rejoint Green. S'y côtoient des sociétés de remontées mécaniques aux entreprises de décolletage, en passant par celles exploitant autoroutes et tunnel du Mont-Blanc et quelques mairies.

Parmi les 7 500 salariés concernés, 10 % ont téléchargé l'application de covoiturage. Deux cents personnes l'utilisent quotidiennement, d'autres plus occasionnellement. « Nous aimerions atteindre au moins 30 % d'inscrits dans nos structures », ambitionne Olivier Colloc.

Pour faire fonctionner le système, chaque entreprise paie 9 € par an et par employé équivalent temps plein à Green, qui reverse environ 7 € à WayZUp. Les salariés règlent quant à eux au conducteur 3 € pour un trajet moyen de trente kilomètres. « Environ 75 % des usagers trouvent un trajet sans détour et correspondant à leurs horaires, indique Julien Honnart, fondateur de WayZUp, qui vise un taux de 80 %. Plus il y aura d'entreprises participantes, plus le modèle sera efficace. »

Pour améliorer le service, Olivier Colloc rencontre les collectivités locales, afin de « favoriser l'intermodalité entre les différents types de transports locaux ». Enjeu plus important encore, glisse-t-il, « l'in-

« Environ 75 % des usagers trouvent un trajet sans détour et correspondant à leurs horaires. Plus il y aura d'entreprises participantes, plus le modèle sera efficace. »

teropérabilité » avec les autres acteurs du covoiturage. Car il faut désormais compter avec la nouvelle offre publique, Covoit'Oura!, proposée depuis le début de l'année par le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes.

« La clé du succès du covoiturage est de disposer d'une base critique importante, avertit Romain Combes. Plus on segmente, et moins l'offre est compétitive », avertit le chargé de mission en mobilité, qui parie sur « une coordination de l'offre privée et de l'offre publique ».

Bénévent Tosseri

essentiel

Travail
Lancement de la mission Notat-Senard sur l'entreprise

Installée par le gouvernement dans le cadre du plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises, la mission de réfléchir à la vision de l'entreprise dans la société doit être lancée ce matin, au ministère du travail. Elle sera pilotée par Jean-Dominique Senard, président de Michelin, et Nicole Notat, patronne de l'agence de notation extra-financière Vigeo-Eiris. Il s'agit notamment de réfléchir à « l'articulation (entre) l'entreprise et l'intérêt général ou l'utilité sociale », a expliqué le ministre du travail. Parmi les pistes évoquées figure l'idée de réécrire les articles 1832 et 1833 du code civil qui limitent la finalité de l'entreprise aux seuls intérêts des actionnaires. Circule aussi l'idée de créer un nouveau statut d'entreprise intégrant dans leur objet social des objectifs sociaux ou environnementaux.

Nucléaire
La renaissance de Framatome

L'ex-branche réacteurs d'Areva, passée dans le giron d'EDF depuis le début de l'année, a repris le nom de Framatome, qu'elle avait avant la fusion de 2001 qui avait donné naissance au groupe Areva. Depuis le début de l'année, et après de longs mois de discussions et de concrétisation, la société est désormais détenue par EDF (75,5 %), le groupe japonais Mitsubishi Heavy Industries (19,5 %) et le groupe français d'ingénierie Assystem (5 %).

sur-la-croix.com
— VTC,
la guerre Uber-Didi
— Manchester City,
Arsenal et le PSG,
les trois clubs les plus riches du monde

LA REVUE DE PRESSE
CHRÉTIENNE

DANS LA MATINALE DE RADIO PRÉSENCE
TOUS LES VENDREDIS À 8H20
PAR ÉRIC LECLERT

PRÉSENTATION DU NUMÉRO DE LA CROIX DU WEEK-END

TOULOUSE 97.9 LOURDES 90.6
www.radiopresence.com
Téléchargez l'appli sur :
App Store Google play

