

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X I V <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Mission d'information sur les coûts de production en France

– Audition, ouverte à la presse, de M. Jean-Paul Deneuille, délégué général de la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) et M. Patrick Bouchez, président de l'Union des entreprises de Transport et de Logistique de France (Union TLF)..... 2

Jeudi

20 décembre 2012

Séance de 9 heures

Compte rendu n° 18

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

**Présidence**  
**de M. Daniel Goldberg**  
*Rapporteur*



La mission d'information a entendu **M. Jean-Paul Deneuille, délégué général de la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) et M. Patrick Bouchez, président de l'Union des entreprises de Transport et de Logistique de France (Union TLF).**

**M. Daniel Goldberg, rapporteur.** Nous recevons ce matin M. Jean-Paul Deneuille, délégué général de la Fédération nationale des transports routiers, la FNTR, et M. Patrick Bouchez, président de l'Union des entreprises de transport et de logistique de France, l'Union TLF.

Votre activité, messieurs, est particulièrement importante pour l'économie puisque tous les secteurs d'activité sont plus ou moins vos clients. Les coûts de livraison et d'acheminement pèsent d'ailleurs lourdement dans les comptes d'exploitation de certaines entreprises.

Mais votre secteur supporte également de lourdes charges, d'autant qu'au fil des années vos activités ont été considérées de façon quasi exclusive sous l'angle de leur impact sur l'environnement. La mission n'oublie pas que les secteurs liés aux transports sont, en plus, soumis à une rude concurrence « intra-européenne », du fait notamment au *dumping* salarial et social auquel se livrent notamment certains transporteurs d'Europe de l'Est.

Par ailleurs, les fluctuations du prix des carburants et la future « écotaxe » routière vous contraindront à répercuter ces coûts supplémentaires sur vos clients français, ce qui pèsera inévitablement sur la compétitivité de ces entreprises. Pouvez-vous éclairer la mission sur les conditions de l'équilibre économique des secteurs du transport et de la logistique dans des pays comparables à la France ?

L'Europe du transport routier existe-t-elle ?

Quels rapports entretenez-vous avec les opérateurs ferroviaires ? La multimodalité, dont on parle depuis si longtemps, a-t-elle significativement progressé ?

**M. Jean-Paul Deneuille, délégué général de la Fédération nationale des transports routiers.** Je tenterai de vous exposer en quelques chiffres les caractéristiques du transport routier, avant de dresser un état des lieux. Je m'arrêterai enfin sur l'impact de ce mode de transport sur le fonctionnement de l'économie.

Globalement, le secteur du transport et de l'entreposage compte environ 90 000 entreprises réalisant un chiffre d'affaires de 190 milliards d'euros et dégageant une valeur ajoutée d'environ 80 milliards d'euros. Le transport routier seul représente 80 milliards d'euros de chiffre d'affaires pour une valeur ajoutée de 40 milliards d'euros. La filière « poids lourds » dans son ensemble, c'est-à-dire du constructeur à l'utilisateur, représente 100 milliards d'euros de chiffre d'affaires et plus d'un million d'emplois en France. Ces chiffres démontrent que ce secteur est un acteur économique de première importance. C'est surtout l'un des tout premiers pourvoyeurs d'emplois « ouvriers » en France, puisqu'il se situe dans les cinq premiers secteurs employeurs. L'impact de cette activité est donc significatif, non seulement sur l'aménagement du territoire, mais également s'agissant de l'emploi dans les territoires, nos entreprises étant généralement situées en dehors des grandes villes. Elles sont de ce fait des interlocuteurs privilégiés des élus locaux.

Le secteur est aussi un contributeur fiscal atypique, puisque nous sommes 4,5 fois plus fiscalisés que la moyenne de l'économie européenne, et sensiblement plus fiscalisés que nos concurrents européens, du fait notamment de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE, anciennement TIPP.

Comme toute activité de transport, qu'il s'agisse de l'aérien, du maritime ou du terrestre, le transport routier ne peut fonctionner harmonieusement que s'il est en surcapacité structurelle. Cela a deux conséquences directes : une concurrence très tendue et des marges faibles – en année normale, notre marge moyenne nette est de 1,5 %.

Quatrième point, cette activité est de par sa nature – la mobilité – confrontée plus que toute autre à la concurrence internationale, y compris sur le territoire national, concurrence encore accrue par l'élargissement de l'Europe et la libéralisation des marchés européens, toutes les restrictions de circulation des biens et des personnes étant considérées comme des entraves à la concurrence.

Nous prévoyons que notre secteur d'activité subira en 2012 une récession de 5,4 %, pour une hypothèse de croissance du PIB de 0,3 % ; en 2013, la baisse devrait être de 1,6 %, pour une hypothèse de croissance du PIB, plutôt optimiste, de 0,8 %. L'année 2012 aura été pour nous celle d'un nouveau choc énergétique, avec une augmentation du prix du gazole de 9 %, après une hausse de 16,5 % du prix de l'énergie en 2011. Ce poste représentant 25 % de nos coûts, cette augmentation aura un impact très significatif sur l'équilibre de notre secteur.

Nous évoluons par ailleurs dans un contexte de concurrence fiscale et sociale très inégalitaire, qui nous vaut un lourd déficit de compétitivité, en particulier par rapport à nos voisins immédiats. À titre d'exemple, l'heure de conduite coûte 30 % moins cher en Allemagne – et je ne parle que des *Länder* de l'Ouest. D'où ce constat assez cruel : en un peu moins de vingt ans, le pavillon routier français a chuté de 67 % à l'international. Autre chiffre significatif, nos véhicules ne représentent plus que 17 % du trafic routier d'importation et d'exportation sur notre territoire.

L'enquête annuelle réalisée par la Banque de France, en liaison avec les services de la FNTR, sur la situation du transport routier indique que 18 % des entreprises de notre secteur, représentant près d'un tiers des effectifs, présentent un risque élevé de défaillance à court terme.

C'est dans ce contexte que va prochainement intervenir la mise en place de la taxe poids lourds. Cette taxe devrait rapporter 850 millions d'euros à l'État et 200 millions d'euros aux collectivités locales. L'administration estime que cette taxe entraînera pour notre secteur un surcoût de 350 millions d'euros du fait du report du trafic vers les autoroutes concédées. Devraient s'ajouter pour nos entreprises 180 millions d'euros de charges administratives, financières, techniques et organisationnelles. Les frais de collecte s'élèveront à 230 millions d'euros. L'État devrait enfin bénéficier d'une recette supplémentaire de TVA d'environ 200 millions d'euros. On voit que le coût de la taxe poids lourd dépasse très largement les 700 millions d'euros de marge nette dégagée annuellement par notre secteur. Il faut préciser que cette taxe sera acquittée à 75 % par les entreprises françaises, selon les chiffres du ministère des transports.

Outre le choc économique pour notre secteur, le mode de collecte retenu constitue une difficulté supplémentaire : le système de géolocalisation mis en place utilisera 4 100 péages virtuels répartis sur des sections de tarification de 3,8 kilomètres en moyenne, et générera 3,6 milliards de lignes de facturation par an. C'est une véritable usine à gaz.

Selon la volonté du législateur exprimée dans la loi Grenelle I, cette taxe doit être répercutée sur le bénéficiaire de la circulation de la marchandise. Nous sommes en train de discuter avec le ministre des transports des modalités de mise en œuvre de ce principe, de façon que la taxe aboutisse à un renchérissement du transport routier et non à un simple alourdissement des coûts de nos entreprises, lequel serait absorbé par le marché non

harmonisé au profit de concurrents étrangers, faisant *ipso facto* perdre à cette taxe toute valeur environnementale.

Ce que notre secteur attend aujourd'hui, c'est d'abord, compte tenu de la nature même de notre activité, une meilleure harmonisation européenne. Deuxièmement, il est impératif d'améliorer notre compétitivité dans un marché de plus en plus européen et de plus en plus dérégulé. La comparaison avec nos concurrents immédiats – Allemagne, Pays-Bas et Belgique notamment – montre sans contestation possible que l'amélioration de la compétitivité de nos entreprises passe par une réduction du coût du travail. Nous souhaitons enfin un environnement réglementaire stable et lisible. L'organisation de nos entreprises est en effet régulièrement bouleversée par la nécessité de s'adapter aux changements de réglementation. À titre d'exemple, au cours de la seule année 2013, nous devons changer la configuration de nos 44 tonnes, assurer l'affichage des émissions de CO<sub>2</sub>, ce qui ne sera pas une mince affaire, et acquitter la taxe poids lourds. En outre nos véhicules seront à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014 soumis aux normes *Euro 6*.

Je voudrais, pour finir, souligner deux caractéristiques essentielles du transport routier. Premièrement, il est le sang qui irrigue notre économie : il ne peut pas y avoir d'économie performante si les marchandises ne sont pas acheminées au bon endroit à la bonne date. Deuxièmement, le transport routier est le véritable transport collectif de marchandises. La profession de transporteur ne se réduit pas à la capacité de faire rouler des camions : il s'agit de mettre à disposition les marchandises au moyen des techniques les plus performantes. Or, le transport routier est la technique de transport la plus adaptée à la plupart des cas, par sa souplesse, sa rapidité, sa capacité d'acheminer la marchandise de porte à porte. Cela dit, nous sommes demandeurs de modes de transport, non pas concurrents mais complémentaires, tels que le transport combiné.

Il faut ajouter à cela que le transport routier n'est pas cher puisqu'il représente en moyenne 2,5 % du coût des marchandises transportées, ce qui pousse à la délocalisation.

**M. Patrick Bouchez, président de l'Union des entreprises de transport et de logistique de France.** Je voudrais préciser d'abord que l'Union TLF représente l'ensemble des métiers de la chaîne du transport de marchandises et de la logistique. Beaucoup de nos adhérents développent par ailleurs du transport multimodal.

Je partage pleinement les analyses de M. Deneuille sur le transport routier de marchandises. J'ajouterai simplement que le pavillon français ne recule pas seulement sur la route, mais également sur mer et dans les airs. Les principaux ports français ont enregistré ces dernières années un net recul de leur activité. Certes, la mise en place de la réforme portuaire, après avoir provoqué quelques tensions sociales, a permis ces derniers mois des gains de productivité. Cependant, comme pour toute entreprise, les marchés qui ont été perdus ne seront regagnés que très progressivement, les chargeurs ayant réorienté leurs flux vers les ports de Belgique et des Pays-Bas notamment. Le port du Havre a mis sept ans à retrouver les marchés qu'il avait perdus en quelques mois de conflits sociaux, en 1992. Aujourd'hui, le premier port de France est ... Anvers ! Cela représente un grave handicap pour la compétitivité de nos entreprises. Le transport aérien ne se porte guère mieux. Roissy enregistrera cette année une réduction de 7 %, en volume, de ses activités de fret.

Nous devons cette situation à l'augmentation de nos coûts de production, notamment du coût du travail, qui creuse notre déficit de productivité avec les pays limitrophes, nos concurrents directs dans le secteur des transports.

Dans cette grisaille générale, un secteur se développe, même s'il s'agit d'une activité encore marginale : il s'agit du secteur fluvial. Celui-ci a connu une croissance annuelle de

près de 10 % au cours des dernières années et une augmentation significative du transport des containers. D'où l'importance pour nos entreprises, mais aussi pour le développement de l'intermodalité ou du transfert modal, que des projets d'investissement tels que le canal Seine-Nord Europe soient menés à bien.

**M. Daniel Goldberg, rapporteur.** La logistique prend dans certains territoires le relais des activités industrielles – c'est le cas à Aulnay-sous-Bois par exemple. Avez-vous le sentiment que ce secteur d'activité est suffisamment pris en compte par les pouvoirs publics ? Le développement des activités de logistique ne contribuerait-il pas à réduire les coûts de production ? La volonté de développer le transport massifié n'est-elle pas contraire aux besoins des entreprises, dont le fonctionnement privilégie les flux tendus et les livraisons fractionnées ?

Vous avez souligné avec force, Monsieur Bouchez, que l'insuffisance de nos infrastructures portuaires constituait un handicap majeur pour notre économie. Peut-on l'évaluer en termes de réduction du chiffre d'affaires des entreprises françaises ?

Les projets de réforme de l'organisation ferroviaire, notamment de rapprochement entre la *SNCF* et *Réseau ferré de France (RFF)*, vous semblent-ils de nature à redynamiser le fret ferroviaire ?

Pouvez-vous estimer l'impact du crédit d'impôt sur l'économie de votre secteur d'activité ? Permettra-t-il de réduire le retard de compétitivité de notre pays, notamment vis-à-vis de nos voisins immédiats ?

**M. Jean-Paul Deneuille.** Une chaîne logistique n'est efficace que si chaque maillon de la chaîne est optimisé : une logistique de transport ne peut se concevoir que du premier au dernier kilomètre. Or, en dépit de l'importance de notre façade maritime, nos portes d'entrée maritime sont moins performantes que les grands ports européens. Si on considère l'importance des flux de marchandises, il est juste de dire que les principaux ports français ne se situent pas en France.

Il est vrai que la France, à la différence des Pays-Bas, par exemple, n'a jamais eu de grandes ambitions en termes de transport, alors qu'elle dispose d'un très vaste territoire. Elle n'a pas suivi non plus l'exemple allemand, qui s'appuie, d'une part sur des ports très solides, d'autre part sur un maillage logistique et des transports terrestres performants.

Le fer et la route sont par nature complémentaires parce qu'il ne peut pas y avoir de concurrence directe entre ces deux modes de transport. Le transport routier permet des délais plus rigoureux et des envois moins massifiés, plus conformes aux évolutions de la production. C'est le mode de la souplesse, du porte-à-porte, de la moyenne distance et de la rapidité par excellence.

La comparaison terme à terme des avantages de chacun de ces deux modes est cependant compliquée par le fait que l'entreprise *SNCF* est aujourd'hui le premier transporteur routier français. Dans le domaine du fret, le chiffre d'affaires de la *SNCF* ne cesse de régresser sur le rail et de progresser sur la route, au point qu'il est aujourd'hui sensiblement plus important sur la route que sur le fer ; l'État actionnaire montrant le mauvais exemple, voilà qui est quelque peu paradoxal ! Ce n'est pas propre en tout cas à encourager le report modal.

L'État manque également d'une véritable politique environnementale dans le domaine des transports. Le Grenelle a indiscutablement posé de bonnes questions, mais n'a pas apporté de bonnes réponses – nous savons que la taxe poids lourds n'a pas grand-chose à voir avec l'environnement. La lutte contre les gaz à effet de serre devrait plutôt s'inspirer des

politiques européennes de réduction des rejets de gaz polluants : la fixation de normes européennes d'émission, jusqu'à l'application, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, de la norme Euro 6, plus exigeante pour nous que pour les voitures, aura permis de réduire de 95 % en vingt ans l'émission de ces gaz. C'est la bonne méthode : il vaut mieux verdir plutôt que bannir. Il est illusoire de penser qu'on favorisera le report modal, par une réglementation arbitraire ou par une taxation, puisque nous sommes d'ores et déjà excessivement fiscalisés.

Ce que nous demandons, c'est une véritable politique des transports, qui favorise le développement du multimodal et de l'intermodal tout en nous permettant de répondre aux besoins de l'industrie et de notre société de consommation. Il faut savoir que 99,5 % des objets de notre environnement quotidien ont été transportés par un camion : c'est là une donnée incontournable.

On ne peut pas envisager la problématique du transport massifié sans distinguer entre transport interurbain et transport urbain. À l'évidence, le modèle de la logistique urbaine – ce qu'on appelle le transport du dernier kilomètre – reste à inventer : ce sera l'enjeu des prochaines années. On peut imaginer des flottes captives de véhicules soumis à des normes environnementales spécifiques, pourquoi pas électriques. La logistique du transport interurbain sera naturellement différente, et ce serait commettre une lourde erreur que de ne pas différencier les approches.

Nous ne sommes pas encore en mesure d'évaluer l'impact du crédit d'impôt sur l'activité des entreprises du secteur. Je me contenterai donc de faire deux remarques. Premièrement, le déficit de compétitivité vis-à-vis des autres pays européens dont souffrent nos activités de transport est pour nous un problème prioritaire, et nous sommes demandeurs d'une réponse gouvernementale. Alors que le gouvernement précédent avait retenu le principe de la TVA sociale, le gouvernement actuel a choisi le crédit d'impôt. En tout état de cause, il faut impérativement améliorer la compétitivité de nos entreprises si on veut préserver l'emploi français. Jusqu'à présent, la culture de nos entrepreneurs fait qu'ils identifient la nationalité de l'emploi à celle de l'entreprise mais cela ne durera pas.

Cependant, notre déficit de compétitivité est tel que des mesures générales ne suffiront pas à le combler, d'autant qu'il faudra raisonner à fiscalité égale : il faudra donc imaginer des transferts de charges sur d'autres facteurs que le travail.

**M. Patrick Bouchez.** Il est impératif de ne pas dissocier les enjeux de logistique des enjeux de développement durable et de les inscrire dans une vision globale de l'aménagement du territoire. Le moins qu'on puisse dire, c'est que ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Les syndicats des transitaires des ports du Havre, de Marseille, de Bordeaux, de Rouen, entre autres, étant affiliés à TLF, je peux vous indiquer que ces cinq dernières années, l'activité du port du Havre s'est réduite de 20 à 25 % en volume et celle de Marseille de 35 à 40 %. Si on constate depuis un peu plus d'un an un regain de productivité consécutif à la mise en place de la réforme portuaire, tout cela reste très fragile.

Nous sommes très attachés à la complémentarité des modes de transport. Il ne faut cependant pas perdre de vue qu'aujourd'hui les trois quarts des marchandises transportés sur notre territoire le sont sur moins de 200 kilomètres. Sur de telles distances, la question du transfert modal vers le fer ou les voies navigables ne se pose pas.

En ce qui concerne le rôle de l'État dans le secteur du transport de marchandises, rien dans les conditions d'intervention de *Géodis*, la filiale de la *SNCF* spécialisée dans le transport routier, ne le distingue des autres acteurs du secteur.

Il est encore trop tôt pour évaluer précisément l'impact du crédit d'impôt sur la compétitivité de nos entreprises. Il est probable cependant qu'il ne suffira pas à aligner notre compétitivité sur celle de nos concurrents européens, allemands, hollandais ou belges. Reste que cette mesure est bienvenue, même s'il nous est impossible de dire dans quelle mesure elle permettra de réduire notre déficit de compétitivité.

**M. Marc Le Fur.** Le transport routier est un secteur où l'on consomme massivement des heures supplémentaires. Quelles sont les conséquences de la suppression de leur défiscalisation pour vos entreprises et pour vos salariés ?

Où en est-on du cabotage routier ? Quels seront les effets de sa généralisation ? Dans les Côtes-d'Armor – où il n'y a pas, *a priori*, de transit de marchandises –, on croise des camions d'immatriculations très diverses...

Où en est-on de l'application du décret relevant à 44 tonnes le poids total autorisé en charge (PTAC) des poids lourds ? Quelles sont vos revendications en la matière ? Vouloir imposer une charge maximale par essieu n'est-il pas contradictoire avec l'objet même du décret ?

Certains départements ne vont-ils pas demander que l'écotaxe sur les poids lourds s'applique aussi sur la circulation sur les routes départementales les plus importantes ? Comment cette taxe sera-t-elle répercutée sur les donneurs d'ordre ? Dans certaines régions excentrées, éloignées des centres de consommation, son coût risque d'être redoutable !

Dans le Grand Ouest, les véhicules reviennent souvent à vide ; puisqu'il n'y a pas de donneur d'ordre pour le trajet retour, il sera impossible de répercuter la taxe. Devra-t-on la payer quand même ?

Pour une région comme la Bretagne, où l'agroalimentaire occupe une place prépondérante, le transport et la logistique sont essentiels ; or, à part le camion, il n'existe aucune solution efficace et économiquement viable.

**M. Jean-Paul Deneuille.** Pour bien comprendre l'enjeu des heures supplémentaires dans un secteur comme le nôtre, il faut revenir à la loi Aubry II de janvier 2000. Il existe dans cette loi des éléments plus décisifs que la fixation de la durée légale du travail à 35 heures. En effet, le temps de travail y est défini comme le temps passé au service de l'employeur – y compris dans des secteurs comme le nôtre. Nous sommes le seul pays d'Europe à le définir ainsi ! En conséquence, lorsqu'un véhicule attend dans la cour d'une usine son chargement, et que son conducteur est de ce fait contraint à vaquer à des occupations personnelles, cela fait partie du temps de travail pour un Français, mais pas pour un Allemand. Cela introduit une distorsion et, surtout, cela nous impose le recours à des heures supplémentaires et l'ouverture de droits à du repos compensateur. De ce fait, nous consommons beaucoup d'heures supplémentaires.

La « refiscalisation » des heures supplémentaires a un effet négatif, non pas tant pour les entreprises que pour les conducteurs ; on considère ainsi qu'elle provoque une perte de pouvoir d'achat d'environ 8 % pour les conducteurs « moyenne et longue distance ».

**M. Marc Le Fur.** Sur la base de quel salaire ?

**M. Jean-Paul Deneuille.** Sur la base d'un salaire moyen de 2 500 euros par mois – auquel il faut ajouter les indemnités pour frais de déplacement.

S'agissant du cabotage, l'Union européenne est fondée sur le principe de la suppression des frontières et toute restriction à la liberté d'aller et venir constitue un frein à sa

construction. Cela étant, il importe de tenir compte du manque d'harmonisation fiscale et surtout sociale entre les pays membres.

Une nouvelle étape dans la libéralisation du cabotage routier devait être franchie au 1<sup>er</sup> janvier 2014. Les autorités françaises y ont clairement exprimé leur opposition dans une note à la Commission européenne ; cela va dans le sens que nous souhaitons. En revanche, le commissaire européen aux transports, M. Siim Kallas, est un ultralibéral, qui veut laisser l'empreinte de son passage à ce poste ; mais il n'a le soutien ni des gouvernements européens – sauf ceux des pays d'Europe de l'Est –, ni des professions routières. Même les Pays-Bas, pourtant traditionnellement libéraux, sont contre la libéralisation du cabotage au 1<sup>er</sup> janvier 2014 ! Compte tenu des contraintes de procédure – un acte positif est nécessaire –, il y a peu de risques que cela ait lieu.

**M. Marc Le Fur.** Le cabotage n'est-il pas déjà partiellement autorisé ?

**M. Jean-Paul Deneuille.** En effet – et la France est le deuxième pays le plus « caboté » d'Europe. Mais seules sont actuellement autorisées les opérations de transport consécutives à un transport international, dans la limite de trois opérations par semaine. Ce dispositif d'encadrement a été obtenu avec beaucoup de difficultés ; nous souhaitons qu'il soit maintenu. Il y a sur ce point concordance de vues entre la profession et le ministère.

Le relèvement à 44 tonnes du PTAC des poids lourds était à l'origine un engagement pris envers le monde agricole, mais des complications sont survenues : d'abord, le Conseil d'État a refusé que la mesure ne concerne que le transport des produits agricoles, puis le ministre de l'époque, Jean-Louis Borloo, a demandé que les poids lourds soient équipés d'un sixième essieu pour les transports au-delà de 40 tonnes. Personne en Europe, hormis les Britanniques, n'impose une telle contrainte ! Par conséquent, nous nous sommes opposés à cette exigence – étant entendu que nous ne sommes pas demandeurs d'une augmentation du tonnage : l'offre de transport tendant à être structurellement en surcapacité, compte tenu de la contraction actuelle des volumes de marchandises, ce n'est pas le moment de l'accroître !

Il fallut néanmoins négocier un compromis. Celui-ci, conclu en mars 2012, prévoit l'autorisation du 44 tonnes à cinq essieux en France, la charge par essieu étant limitée à 12 tonnes, au lieu de 13 : c'est l'élément qui impacte le plus les infrastructures. Cette décision suscitera des complications techniques, économiques et financières considérables, mais il s'agit d'un compromis acceptable – qui, de surcroît, rapproche la France de la norme européenne. Le ministre des transports a annoncé, à l'occasion de notre 67<sup>e</sup> congrès, à la mi-novembre, que le nouveau décret entrerait en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2013. Cette clarification était nécessaire.

**M. Marc Le Fur.** Si votre organisation n'est pas favorable au 44 tonnes, les transporteurs de mon département, eux, le sont !

**M. Jean-Paul Deneuille.** Je n'ai pas dit que nous n'y étions pas favorables, mais que nous n'étions pas demandeurs. En outre, la profession a toujours été divisée sur le sujet – pour de multiples raisons.

Toujours est-il que si le 44 tonnes est autorisé, ce n'est pas parce que nous l'avons demandé. Mais nous gérons ce dossier, en prenant nos responsabilités. Et nous avons tous donné notre accord, en mars 2012, à un compromis qui tient compte à la fois des textes existants, de la volonté politique, des impératifs en termes d'infrastructure et de nos propres impératifs économiques.

S'agissant de l'écotaxe sur les poids lourds, l'effet report sur les départementales devrait être relativement faible puisque la taxe, qui concernait à l'origine les infrastructures

nationales – soit quelque 10 000 kilomètres –, a vu son assiette élargie à 5 000 kilomètres d'axes dits de « report ».

**M. Marc Le Fur.** Parmi lesquels des départementales ?

**M. Jean-Paul Deneuille.** Oui.

**M. Marc Le Fur.** Dans ce cas, la recette ira au conseil général ?

**M. Jean-Paul Deneuille.** En effet ; selon nos estimations, le montant de la taxe collectée se répartira comme suit : 850 millions d'euros pour l'État, 200 millions pour collectivités locales et 230 millions pour le collecteur – à quoi s'ajoute un effet report sur les autoroutes évalué à 250 millions d'euros.

Quoi qu'il en soit, ne nous leurrions pas : si l'on note un effet report significatif, l'assiette de la taxe sera élargie. Aucune collectivité territoriale n'acceptera un traitement inéquitable !

Quant à la taxe elle-même, la loi Grenelle I prévoyait, premièrement, l'instauration d'une taxe sur la circulation utilitaire devant être payée pour les trois quarts par les entreprises routières françaises, deuxièmement, la répercussion de cette nouvelle charge sur « le bénéficiaire de la circulation de la marchandise ». Pour y répondre, l'État a créé une usine à gaz, dont la complexité amplifiera inutilement le choc économique provoqué par la taxe elle-même. Il est d'autant plus nécessaire de mettre en œuvre la « répercussion de la taxe sur le bénéficiaire », c'est-à-dire une majoration des prix du transport d'environ 5 % de région à région – des taux spécifiques s'appliquant à l'intérieur de chacune d'entre elles. Nous considérons que ce dispositif est un moindre mal ; toutefois, les taux avancés par la mission de tarification de Bercy nous paraissent très nettement sous-évalués.

Il s'agit en tout cas d'un catalyseur. Comment pourrions-nous à la fois supporter ce choc économique et gérer 4 100 péages virtuels – à comparer aux quelque 600 péages autoroutiers – générant, sur des tronçons moyens de 3,8 kilomètres, 3,6 milliards de lignes de facturation ? Il était difficile de faire pire !

**M. Marc Le Fur.** Je partage votre sentiment : tout a été conçu dans la perspective d'une alternative à la route, mais, dans bien des endroits et pour certains types de transports, celle-ci n'existe pas !

Où en est-on de l'éventuelle mention du montant de l'écotaxe au bas de facture de vente ? *Quid* des transports à vide ? La taxe touchera-t-elle également les petits camions utilisés pour le transport de proximité ?

**M. Jean-Paul Deneuille.** La taxe s'appliquera sur tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes, sans contournement possible – sinon de manière marginale. C'est le transport routier qui est frappé, qu'il s'effectue pour compte d'autrui ou pour compte propre.

**M. Marc Le Fur.** Cela concernera-t-il aussi le ramassage du lait ?

**M. Jean-Paul Deneuille.** Oui, de même que les véhicules des collectivités locales. Tout véhicule utilitaire de plus de 3,5 tonnes, dès l'instant qu'il utilisera un axe routier, sera taxé par géolocalisation, qu'il transporte ou non de la marchandise.

**M. Patrick Bouchez.** Je me contenterai de compléter quelques points.

La généralisation de l'écotaxe sur les poids lourds touchera même les véhicules utilisés pour la formation obligatoire de nos conducteurs ! Même si la majoration du prix du transport va dans le bon sens dans la mesure où elle incite à intégrer dans sa facturation le coût du voyage à vide, les taux communiqués officieusement sont insuffisants pour répercuter

intégralement les charges sur le donneur d'ordre, compte tenu des coûts induits qui comprennent notamment les frais d'équipement, les frais de gestion et les frais financiers dus au décalage entre le paiement de la taxe et le règlement des clients.

Pour ce qui est du 44 tonnes, le décret du 4 décembre dernier, dont les dispositions entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013, prévoit une diminution de 13 à 12 tonnes de la charge maximale à l'essieu, ainsi qu'une diminution de 31 à 27 tonnes de la charge totale autorisée pour un groupe de trois essieux – ou « tridem ». Les premières expériences montrent que, comme les véhicules ne sont pas adaptés, il faudra réduire leur chargement pour respecter ces contraintes. Il y aura donc plus de camions sur les routes qu'avant. On peut s'interroger sur l'efficacité d'une telle mesure !

S'agissant du cabotage, le dispositif actuel, pour être efficace, suppose que les pouvoirs publics effectuent des contrôles. Or certains de nos homologues étrangers, notamment d'Europe de l'Est, disposent de données statistiques d'activité sur notre sol antérieures à leur autorisation de caboter...

La refiscalisation des heures supplémentaires a un impact considérable sur le pouvoir d'achat de nos conducteurs. Nous avons pris notre part de responsabilité en signant hier des accords salariaux visant à le préserver en partie ; mais, pour ce faire, nous avons besoin que le dispositif d'allègement des charges sociales soit pérennisé. Selon nos estimations, 40 % des PME régionales de transport routier de marchandises termineront l'année 2012 avec un résultat d'exploitation négatif et, pour un tiers des autres, le résultat sera inférieur au montant des allègements de charges dont elles bénéficient. Toute remise en cause du dispositif ferait donc basculer 20 % de nos entreprises dans le rouge.

**Mme Marie-Anne Chapdelaine.** En ce qui concerne le transport multimodal, et plus particulièrement les plateformes logistiques, les équipements existants vous paraissent-ils suffisants ? Le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes donnera-t-il un coup de frein ou un coup de pouce à vos activités ? A-t-on anticipé les infrastructures nécessaires pour redistribuer à travers la Bretagne les marchandises acheminées par avion ?

**M. Daniel Goldberg, rapporteur.** Le ministre a évoqué en novembre la mise en œuvre d'un « paquet routier » global. Pensez-vous qu'une telle ambition contribuera à restaurer la compétitivité dans votre secteur ?

**M. Jean-Paul Deneuille.** Il s'agit en tout cas d'une initiative louable ! Je le répète : il ne peut y avoir de politique de transport que globale, prenant en considération la totalité des maillons, multimodaux et intermodaux, de la chaîne de transport, et incluant les plateformes logistiques. Cela forme un tout : la défaillance d'un seul maillon suffit à entraver le fonctionnement de l'ensemble de la chaîne. L'émergence d'une vision globale en matière de politique des transports et de transport routier est une très bonne chose.

Ce n'était pas le cas jusqu'à présent. Trop souvent, des prismes déformants, qu'ils soient ferroviaires ou environnementaux, ont contribué à sectoriser l'approche. Nous souhaiterions que soient privilégiées des approches modales et multimodales, et que l'on prenne en considération l'ensemble de la filière camion, du producteur jusqu'à l'utilisateur ; cela permettrait d'apprécier à sa juste valeur son poids économique et social – qui est comparable, voire supérieur, à celui de l'automobile.

Madame Chapdelaine, la combinaison des différents modes de transport – entre l'aérien, le maritime, le fluvial et le terrestre, et, au sein de ce dernier, entre le ferroviaire, le fluvial et le routier – est déjà intégrée ; mais cela ne se décrète pas : c'est le résultat de l'organisation du marché. Quelques intégrateurs mondiaux utilisent le transport aérien plutôt que le commerce maritime pour acheminer des marchandises d'un autre continent jusqu'en

France. Un aéroport générera nécessairement des flux de marchandises, mais, au final, c'est le marché qui décidera. Le transport est une valeur ajoutée ; il s'adapte, et c'est cette souplesse qui fait sa force.

**M. Patrick Bouchez.** Je partage cette analyse. La répartition des volumes de fret entre les aéroports français montre qu'il existe une locomotive, Roissy, qui dessert l'arc atlantique de manière marginale. Le marché déterminera s'il est ou non pertinent d'accroître le volume de marchandises arrivant à Notre-Dame des Landes ; si la réponse est positive, notre capacité d'adaptation nous permettra de déployer les moyens routiers nécessaires à la desserte de la Bretagne et des régions limitrophes.

**M. Marc Le Fur.** Si l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes voit le jour – ce que nous souhaitons –, les communes situées à proximité des grands aéroports parisiens exigeront peut-être une diminution du trafic aérien lié au fret ; celui-ci se répercutera probablement sur le nouvel aéroport, facilement accessible depuis l'ouest parisien.

Afin de financer les nouvelles mesures prises dans le cadre de la loi de finances rectificative – dont le coût s'élève, je le rappelle, à 20 milliards d'euros –, le Gouvernement envisage de dégager 3 milliards grâce à la fiscalité écologique. Si l'on en croit certains échos de presse, le diesel serait mal vu. Quelles seraient les conséquences d'une hausse de sa taxation sur votre métier ?

**M. Jean-Paul Deneuille.** En matière de fiscalité, nous donnons déjà beaucoup, et l'écotaxe sur les poids lourds va en remettre une louche ! Dans ce domaine, la comparaison avec le reste de l'économie française n'est pas à notre avantage – ni celle avec nos collègues européens, d'ailleurs...

À l'origine, le diesel était une motorisation spécifiquement utilitaire. Ce sont les performances de l'industrie automobile qui ont permis de le mettre à la disposition des particuliers et des taxis. Aujourd'hui, les voitures haut de gamme fonctionnent autant au diesel qu'à l'essence. Les automobilistes ont le choix entre les deux motorisations, et le diesel bénéficie d'un avantage fiscal indiscutable.

En revanche, pour la circulation utilitaire, nous n'avons pas le choix : seuls les moteurs diesel peuvent répondre à ses exigences. C'est pour cette raison que le gouvernement Jospin a décidé en 2000 de différencier la fiscalité selon les utilisateurs, et que la directive sur l'énergie de 2003 a consacré ce principe au plan européen. Il est évident qu'une modification de la fiscalité à des fins environnementales ne devrait pas concerner la circulation utilitaire. En tout état de cause, nous réclamons un cessez-le-feu fiscal : on ne peut pas continuer à charger la barque ainsi !

**M. Patrick Bouchez.** Je suis d'accord. Prenons l'exemple de la surcharge carburant, qui s'applique en pied de facture – suivant les dispositions de la loi du 5 janvier 2006, qui prévoit que le prix du transport varie corrélativement au prix du carburant. Après quelques difficultés de mise en place, le système fonctionne désormais correctement. Mais avec la flambée des prix des carburants et l'éclatement de la profession – il existe aujourd'hui quelque 35 000 entreprises de transport routier de marchandises ! –, les PME du secteur ont de plus en plus de difficultés à ne pas déduire du prix de la prestation de transport, négocié avec le client, ce qu'elles sont contraintes de répercuter en pied de facture au titre de la législation. Cela doit nous conduire à être très vigilants.

**M. Jean-Paul Deneuille.** C'est là que l'approche en termes de « paquet routier » prend tout son sens. Avant de prendre une telle mesure, il faut en effet faire un état des lieux fiscal et évaluer ce que le transport routier verse actuellement comparativement aux autres secteurs économiques et aux concurrents étrangers. Il faut également préciser l'objectif d'une

fiscalité environnementale : s'agit-il de taxer ou de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> ? Dans ce dernier cas, il serait plus efficace de jouer sur le potentiel de réduction du volume des émissions de CO<sub>2</sub> dans le transport routier. Grâce uniquement à des démarches volontaires, et sans que cela ne coûte un centime aux pouvoirs publics, nous avons ainsi obtenu une réduction supérieure à ce que fera économiser le canal Seine-Nord !

**M. Marc Le Fur.** *Quid* du bridage du moteur ?

**M. Jean-Paul Deneuille.** Réduire les émissions de CO<sub>2</sub> était l'un des enjeux du Grenelle de l'environnement. La réponse fut l'écotaxe sur les poids lourds, qui n'a rien d'environnemental, puisqu'il s'agit de la contrepartie de la privatisation des péages d'autoroute ! Pourtant, nous avons proposé des plans ambitieux de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Nous sommes convaincus que la méthode suivie doit être progressive – comme ce fut le cas pour les gaz polluants –, elle doit aussi être lisible et européenne. Aujourd'hui, l'industrie automobile n'est pas capable de produire des véhicules performants au regard des objectifs définis pour 2020 et 2050. Nous obtenons pour le moment de meilleurs résultats en améliorant l'organisation d'entreprise. Quoi qu'il en soit, les objectifs pour 2020 seront atteints, et même dépassés dans notre secteur d'activité.

**M. Daniel Goldberg, rapporteur.** Messieurs, je vous remercie.



**Membres présents ou excusés**

**Mission d'information sur les coûts de production en France**

Réunion du jeudi 20 décembre 2012 à 9 heures

*Présents.* - Mme Marie-Anne Chapdelaine, M. Daniel Goldberg, M. Marc Le Fur

*Excusés.* - M. Bernard Accoyer, M. Frédéric Barbier, M. Thierry Benoit, M. Olivier Carré, Mme Jeanine Dubié, Mme Corinne Erhel, M. Laurent Furst, Mme Annick Le Loch, M. Claude Sturni