ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 52120

Texte de la question

M. Patrick Delnatte souhaite retenir l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la situation des 14 000 entreprises de transports légers en France. Employant environ 34 000 salariés, ces entreprises expriment aujourd'hui leurs craintes quant à leur pérennité et leur mécontentement devant l'absence de considération que leur porte le Gouvernement. Les professionnels concernés rappellent légitimement qu'ils jouent un rôle de plus en plus essentiel pour des questions aussi importantes et diverses que la gestion des flux de circulation, la pollution atmosphérique, la réactivité des entreprises aux prises avec une forte concurrence, ainsi qu'en matière de réinsertion professionnelle pour bon nombre de personnes marginalisées. Or, en dépit du fait qu'elles aient accepté de se soumettre aux importantes contraintes de la réglementation du transports lourds, qu'elle se soient engagées à respecter des règles déontologiques, qu'elles appliquent scrupuleusement les trente-cinq heures, y compris pour les sociétés de moins de vingt salariés ou encore qu'elles subissent l'augmentation constante de leurs charges d'exploitation du fait notamment de la hausse du coût des carburants, les entreprises de transports légers se trouvent exclues des aides gouvernementales accordées aux transporteurs de plus de 7,5 tonnes. Elles considèrent donc à juste titre que l'exclusion dont elles font l'objet de la part du Gouvernement est profondément inéquitable et incohérente, et méconnaît les importants efforts déjà consentis. Aussi il insiste auprès de lui sur la nécessité d'accorder rapidement aux professionnels du transport léger des mesures de nature à limiter les effets de la hausse des carburants qu'ils subissent, et lui demande de bien vouloir lui préciser ses intentions sur ce point.

Texte de la réponse

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs prévoit que l'exercice de l'activité de transport public routier de marchandises est subordonnée à l'inscription des entreprises au registre des transporteurs et des loueurs sous réserve de satisfaire aux conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité professionnelle et de capacité financière. Répondant aux aspirations de l'ensemble de la profession du transport routier de marchandises, confrontée à la concurrence déloyale d'entreprises utilisant des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes, le Parlement a voté à l'unanimité la loi n° 98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier. Cette loi prévoit notamment que les entreprises utilisant des véhicules d'au moins deux essieux sont désormais tenues de satisfaire aux conditions d'accès à la profession. Le décret n° 99-752 du 30 août 1999 a repris ces dispositions en les précisant. Ainsi, les entreprises utilisant des véhicules d'un poids n'excédant pas 3,5 tonnes sont aussi soumises à la réglementation du transport routier. Cette exigence nouvelle vise à améliorer le niveau de la profession, notamment pour une meilleure qualification des chefs d'entreprise. L'assainissement du secteur qui en est attendu permettra de consolider la situation économique des entreprises de transport léger et de courses. Les conditions d'accès à la profession sont toutefois adaptées au secteur. Si la condition d'honorabilité est la même que celle qui est imposée aux entreprises utilisant des véhicules poids lourds, la condition de capacité professionnelle est satisfaite au terme d'un stage de dix jours et la condition de capacité financière est limitée à 6 000 francs par véhicule. Les difficultés économiques induites par la hausse, courant 2000, du prix du baril de pétrole, alliée à

une baisse de l'euro, ont créé une situation exceptionnelle qui a conduit le Gouvernement à prendre des mesures spécifiques pour certaines catégories d'entreprises et des mesures générales pour toutes. Les mesures spécifiques concernent le remboursement partiel de la TIPP limité, toutefois, aux véhicules de plus de 7,5 tonnes. Les entreprises qui utilisent ces véhicules sont en effet, plus que d'autres, confrontées à la concurrence internationale. Les mesures générales, qui bénéficient aux entreprises de transport léger, sont de plusieurs ordres. Sur le plan fiscal, le processus de rapprochement des taxes sur le gazole et sur le super carburant est suspendu en 2001. Il n'y aura donc pas de hausse de sept centimes par litre de la TIPP sur le gazole avant janvier 2002, comme le prévoyait initialement le plan de réduction des écarts de taxation sur les carburants. En second lieu, un dispositf d'amortisseur fiscal est créé. Ce dispositif vise à atténuer la hausse du baril en restituant aux automobilistes et aux entreprises le surplus de TVA encaissé par l'Etat, sous forme de réduction de la TIPP, à due concurrence. Enfin, le projet de loi de finances pour 2001 prévoit que, pour les PME dont le chiffre d'affaires est inférieur à 50 millions de francs et qui sont contrôlées à 75 % au moins par des personnes physiques, ce qui est le cas de la plupart des entreprises de courses et de transport léger, le taux de l'impôt sur les sociétés sera abaissé à 25 % en 2001 pour les 250 000 premiers francs de bénéfice. Il est prévu de porter ce taux à 15 % en 2002. En complément à ces dispositifs fiscaux, d'autres dispositions tendent à rééquilibrer la situation des entreprises de transport. Ainsi, un décret du 20 octobre 2000 a modifié les contrats-types applicables au transport routier de marchandises en y introduisant une clause de révision du prix du transport, en cas de variation significative des charges de l'entreprise qui tiennent à des conditions externes telles que le prix du carburant. Par ailleurs, l'activité de transport léger s'exerce dans un contexte économique où la sous-traitance entre opérateurs domine les relations contractuelles. Ainsi, un contrat-type de sous-traitance est-il à l'étude. Il devra permettre de renforcer le cadre juridique des relations des sous-traitants avec leurs donneurs d'ordre. Enfin, on observe depuis fin 2000 un net fléchissement dans l'évolution du coût du carburant sous l'effet conjugué de la baisse du pétrole brut et du raffermissement de l'euro par rapport au dollar.

Données clés

Auteur : M. Patrick Delnatte
Circonscription : Nord (9e circonscription) - Rassemblement pour la République
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 52120
Rubrique : Transports
Ministère interrogé : équipement et transports
Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 9 octobre 2000, page 5732
Réponse publiée le : 19 février 2001, page 1127