



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 52860

### Texte de la question

M. Franck Dhersin appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la situation des entreprises de transports légers. Bien que difficile à préciser on peut estimer à 14 000 le nombre de ces entreprises sur notre territoire. Ces sociétés génèrent 34 000 emplois. Ce secteur, dont le développement est important depuis environ trente ans, regroupe, selon la typologie en vigueur, des sociétés de transports routiers de marchandises de proximité, des sociétés de transports routiers de marchandises interurbains, des sociétés de messagerie-fret exprès et des sociétés effectuant « d'autres activités de courrier ». Face à une concurrence particulièrement âpre dans ce secteur et à une transgression des règles sociales et de sécurité trop fréquente, la profession, au travers de son syndicat, le Syndicat national des transports légers (SNTL) a souhaité, dès 1997, s'organiser. Ainsi, le SNTL a institué une charte de qualité et a instauré l'attribution d'une attestation de compétences pour les entreprises s'engageant à respecter certaines règles de déontologie. Depuis un an, les entreprises de courses et de transports légers, qui, par ailleurs, jouent un rôle important d'insertion sociale, ont supporté l'entrée dans le monde réglementé du transport : les 35 heures et l'augmentation constante de leurs charges d'exploitation notamment en raison de la hausse du coût du carburant. Ainsi, elles ont fait beaucoup d'efforts. Or, à l'issue du conflit qui vient d'opposer les routiers et le Gouvernement, ces entreprises apprennent que les aides accordées ne concerneraient que les transporteurs de plus de 7,5 tonnes, les excluant par là même. Il lui demande si le Gouvernement ne pourrait pas prendre en considération les importants efforts consentis par toute cette profession qui aujourd'hui craint pour sa survie, en lui accordant des compensations financières afin de limiter l'impact de la hausse des carburants et des autres charges d'exploitation.

### 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 dispositif 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. Franck Dhersin](#)

**Circonscription :** Nord (13<sup>e</sup> circonscription) - Démocratie libérale et indépendants

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 52860

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 23 octobre 2000, page 5991

**Réponse publiée le :** 19 février 2001, page 1128