



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 62265

### Texte de la question

M. Jean-Louis Idiart attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la situation des entreprises de transports légers. On peut estimer à 14 000 le nombre de ces sociétés en France, dont 1 400 sociétés de courses, et à 34 000 le nombre d'emplois générés. Ce secteur regroupe des sociétés de transports routiers de marchandises de proximité, des sociétés de transports routiers de marchandises interurbains, des sociétés de messagerie-fret express et des sociétés effectuant d'autres activités de courrier. 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, ainsi qu'une augmentation constante de leurs charges d'exploitation notamment en raison de la hausse du coût du carburant. Ainsi, elles ont fourni des efforts conséquents. Il apparaît que les aides accordées ne concerneraient que les transporteurs de plus de 7,5 tonnes, les excluant par là même. Il lui demande, en conséquence de bien vouloir lui faire connaître son sentiment sur ce problème et les mesures, tant législatives que réglementaires, qu'il est prêt à prendre afin de lui apporter une solution.

### Texte de la réponse

La loi de finances pour 1999 a instauré le principe du remboursement d'une fraction de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) acquittée sur le gazole consommé par les poids lourds. En moyenne, la part relative du poste carburant dans le coût total du transport est deux fois plus importante pour un poids lourd que pour un véhicule léger. Dans le secteur du transport routier, les distorsions de concurrence liées aux différences de prix du carburant dans l'Union européenne (UE) sont amplifiées par l'autonomie en gazole des véhicules lourds, celle-ci permettant à un 40 tonnes de parcourir trois mille kilomètres sans ravitaillement, soit quatre à six fois l'autonomie maximale d'un véhicule léger. Pour les entreprises qui exploitent des poids lourds, la concurrence fiscale qui résulte de la distribution d'un gazole faiblement taxé dans d'autres Etats membres de l'UE pose problème du point de vue du bon fonctionnement du marché, d'autant plus que le cabotage routier a été libéralisé. L'activité de transport léger de marchandises se positionne principalement sur certains segments de transport de proximité ou de messagerie, souvent dans des zones urbaines dont l'accès aux poids lourds est réglementé, comme c'est le cas pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes. En principe, les prestations effectuées au moyen de véhicules légers sont peu substituables avec celles qui, du fait de contraintes de logistique, nécessitent l'utilisation de véhicules lourds. A ce jour, il n'a pas été démontré que le remboursement partiel de la TIPP perturbe l'équilibre de la concurrence dans le secteur. A la suite des hausses de prix des carburants en 2000, le Gouvernement a mis en place une « TIPP flottante ». Cette mesure générale permet de corriger les tarifs de la TIPP - et donc les prix de distribution du carburant - en fonction inverse de l'évolution du cours des produits pétroliers. Malgré la diminution du prix des carburants depuis l'automne 2000, le gazole et les supercarburants consommés par tout véhicule, quel que soit son tonnage, continuent à bénéficier d'une partie de la correction enregistrée au 1er octobre 2000. Qu'il s'agisse d'accompagner les entreprises face aux hausses conjoncturelles des produits pétroliers ou de renouveler, voire d'étendre, une mesure fiscale au bénéfice des transporteurs, la marge de manoeuvre de la France en matière de taxation des carburants est limitée par la

législation communautaire. Le taux de la TIPP est assujéti aux dispositions de la directive 92/81 du 19 octobre 1992 relative à l'harmonisation des taux d'accises sur les huiles minérales. Dans le cadre de cette directive, les modalités du remboursement partiel de la taxe constituent une différenciation d'accise soumise à l'autorisation du Conseil de l'UE. Avec la France, les Pays-Bas, depuis juin 1998, et l'Italie, en 2000, ont été autorisés par le Conseil à diminuer la taxe intérieure sur le gazole consommé par des poids lourds. La France a obtenu que le poids total minimal des véhicules ouvrant droit à la détaxe, qui était initialement de 12 tonnes, soit abaissé à 7,5 tonnes à partir de 2000. Pour nos partenaires néerlandais et italiens, le seuil demeure fixé respectivement à 12 et 11,5 tonnes. Dans le contexte actuel de la politique de l'Union européenne en matière de taxation des carburants, une diminution du seuil de 7,5 tonnes n'est pas envisageable. Dans sa politique européenne, le Gouvernement soutient le relèvement des taux minimaux d'accises qui est prévu dans la proposition de directive de la Commission visant à restructurer le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques. La mise en application des taux de la nouvelle directive aurait pour effet de faire quasiment disparaître les distorsions de concurrence liées au niveau de prix des carburants distribués en France. Les entreprises de transport léger de marchandises effectuent des prestations indispensables au fonctionnement de l'économie et le Gouvernement attache une importance particulière à ce qu'elles soient traitées à équité avec les autres entreprises du secteur. Il poursuit, avec le concours des organisations professionnelles, le processus de modernisation qui a été engagé. Ainsi, le règlement d'accès à la profession contribuera à améliorer la situation économique des entreprises de transport léger. De plus, dans les pratiques de sous-traitance, un contrat type va permettre d'explicitier les obligations réciproques des parties, renforçant le cadre juridique des relations de sous-traitants avec les donneurs d'ordre.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Louis Idiart](#)

**Circonscription :** Haute-Garonne (8<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 62265

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(e)s

**Question publiée le :** 11 juin 2001, page 3351

**Réponse publiée le :** 20 août 2001, page 4788