



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 29677

### Texte de la question

M. Alain Suguenot attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur la situation délicate des transporteurs routiers de marchandises (TRM) de notre pays face notamment à l'ouverture de la concurrence européenne. Depuis un peu plus de dix ans, la demande de transport routier exprimée en tonnes/kilomètres a progressé de 2 % par an contre 1,9 % pour le PIB. Or, ce développement en volume s'est accompagné d'une détérioration régulière de la rentabilité des entreprises avec notamment l'effondrement des marges, la détérioration des bilans et, par voie de conséquence, des défaillances de ces entreprises 1,5 fois plus nombreuses que dans le reste de l'économie. Cela représente, bien entendu, une menace directe pour l'emploi d'un secteur qui a créé, chaque année depuis quinze ans, 10 000 emplois nets. Les entreprises de transport routier françaises ont, par ailleurs, des coûts sociaux et fiscaux plus élevés que leurs concurrents européens et notamment ceux devant prochainement intégrer l'Union européenne. Face à ces menaces pour nos transporteurs routiers, il lui demande si des mesures sont envisagées par le Gouvernement français.

### Texte de la réponse

La compétitivité des transporteurs routiers dépend en grande partie des progrès réalisés dans le processus d'harmonisation communautaire de la fiscalité et de la réglementation sociale spécifiques à leur activité. En conséquence, le Gouvernement a appuyé une politique européenne visant à rendre plus équitables les conditions de la concurrence. D'abord, la disparité des taux de taxation du gazole en Europe constitue une source des distorsions de concurrence dans l'activité des transports routiers. La directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité a actualisé les taux minimaux de taxation du gazole dans la Communauté qui remontaient à 1993. Le taux minimal applicable à ce carburant est porté par la nouvelle directive à 302 euros dès 2004, soit un relèvement de 23,3 %. Au 1er janvier 2010, ce taux atteindra 330 euros pour 1 000 litres. Les États qui appliquent aux carburants une fiscalité faible devront relever leurs taux d'accises. Pour les opérateurs routiers utilisant le gazole distribué en France, cette actualisation des taux minimaux de taxation des carburants diminuera la concurrence fiscale qu'ils enregistrent. Parallèlement, afin de favoriser les utilisateurs professionnels du gazole, la France applique un régime spécifique en faveur de ce carburant. La différenciation de taxation en faveur des exploitants de poids lourds est obtenue grâce au remboursement partiel de la TIPP sur le gazole consommé par les véhicules de 7,5 tonnes et plus, dans la limite semestrielle d'un volume de 20 000 litres par véhicule. Ainsi, au titre de la consommation des années 2003 et 2004, la directive 2003/96/CE a introduit un régime dérogatoire pour la taxation du gazole à usage professionnel distribué en France. Le remboursement partiel de la TIPP est fixé à 1,19 euro par hectolitre pour la consommation 2004. La hausse de la TIPP de 2,50 euros par hectolitre de gazole, fixée par la loi de finances pour 2004, sera également intégralement compensée. Le remboursement sera donc de 3,69 euros par hectolitre jusqu'au 31 décembre 2004. S'agissant des années suivantes, le principe du gazole à usage professionnel est consolidé. Ensuite, dans le domaine social, la convergence des réglementations européennes propres à cette activité est essentielle. A cet égard, la directive 2002/15/CE du

11 mars 2002, relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, comporte une définition précise du temps de travail et offre des possibilités d'aménagement qui prennent mieux en compte les caractéristiques de l'activité des conducteurs dans le but d'une meilleure harmonisation sociale entre les pays de l'Union européenne. Il est donc bien essentiel, à la veille de l'élargissement de la communauté, d'établir un bilan précis et complet de la situation économique et sociale du secteur du transport routier français de marchandises. La position comparée de notre secteur au sein du marché européen doit en particulier être mise en évidence. Le Premier ministre a confié à M. Francis Hillmeyer, député du Haut-Rhin, une mission parlementaire afin de dresser ce bilan et de proposer les mesures de nature à permettre aux transporteurs routiers d'effectuer leurs opérations dans des conditions de concurrence plus équitables. La remise de son rapport à la fin du mois de février accompagnera le débat et les travaux préparatoires à la transposition de la directive européenne précitée.

## Données clés

**Auteur :** [M. Alain Suguenot](#)

**Circonscription :** Côte-d'Or (5<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 29677

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 8 décembre 2003, page 9312

**Réponse publiée le :** 9 mars 2004, page 1842