



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 34781

### Texte de la question

M. Philippe-Armand Martin (Marne) appelle l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur la réforme de la fiscalité des entreprises de transport. Les transferts de compétences de l'État vers les collectivités territoriales devront s'accompagner de transferts financiers et/ou des capacités des collectivités à percevoir des taxes pour entretenir et développer les infrastructures routières, ferroviaires et fluviales dont elles auront la charge. Il apparaît particulièrement important de ne pas augmenter les charges fiscales qui pèsent sur les entreprises de transport. La mise en place d'une éventuelle taxation des infrastructures routières pour les poids lourds ne pourrait être envisagée qu'à deux conditions : d'une part, que cette taxation se fasse dans le cadre d'une réforme fiscale en profondeur ayant pour conséquence une diminution de la pression qui pèse sur les entreprises de transport, et, d'autre part, que cette taxe soit dédiée et donc ne puisse servir à « éponger » le budget d'exploitation de la SNCF. En outre, il est nécessaire que des dispositions telles que celles-ci fassent systématiquement l'objet de concertations avec les organisations professionnelles région par région, afin d'identifier précisément les conséquences économiques que de telles mesures ne manqueraient pas d'avoir sur les entreprises. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui indiquer s'il entend prendre des dispositions dans ce sens en matière de réforme de la fiscalité des entreprises de transport.

### Texte de la réponse

La création d'une redevance sur la circulation des poids lourds avait été évoquée lors du débat parlementaire sur les infrastructures de transport, qui a eu lieu le 21 mai 2003 à l'Assemblée nationale et le 3 juin 2003 au Sénat, dans le prolongement des orientations communautaires. Son éventuelle mise en place constitue un sujet très complexe. Des études sont indispensables sur sa faisabilité ; elles devront intégrer en particulier les difficultés rencontrées en Allemagne pour la création de la LKW-Maut, prévue initialement pour le 31 août 2003. Dans cet État, l'année 2005 est actuellement évoquée pour la mise en place d'un dispositif simplifié, avant une entrée en service définitive envisagée en 2006. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) a acté, le 18 décembre 2003, une politique ambitieuse d'équipement du territoire. Pour la financer, une agence de financement des infrastructures de transport est en cours de création et devrait voir le jour à la fin de l'année afin d'être pleinement opérationnelle dès le début de l'année 2005. Elle pourra ainsi concourir, dans un objectif de développement durable, au financement de projets d'infrastructures ferroviaires, routières, fluviales ou portuaires, ainsi qu'aux autoroutes de la mer. La redevance domaniale payée par les sociétés d'autoroutes ainsi que les dividendes des participations détenues par l'État et ses établissements publics dans le capital des sociétés d'autoroutes lui seront affectés. Le CIADT a également réaffirmé la priorité que le Gouvernement donne au maintien et au développement de la compétitivité des entreprises et des territoires. En août 2003 le Premier ministre a confié au député Francis Hillmeyer une mission d'étude sur le secteur. La remise de ce rapport a permis de réunir le 8 avril dernier avec le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer l'ensemble des partenaires sociaux et de leur annoncer la mise à l'étude d'une série de mesures dont la préparation a été confiée à deux experts reconnus, MM. Claude Gressier et Georges Dobias, qui ont mené un travail approfondi de concertation et ont rendu leurs

préconisations début juillet. Sur la base de ces travaux, un plan de mobilisation et de développement du secteur du transport routier de marchandises, a été mis au point. Il a été présenté au conseil des ministres du 8 septembre dernier. L'objectif de ce plan, de portée très structurelle, est d'accompagner les efforts des entreprises de transport pour qu'elles retrouvent les moyens de leur développement sur le marché européen, avec une volonté forte de promotion de l'emploi et de cohésion sociale. Ce plan s'inscrit dans un cadre européen et dans le respect des textes européens. Il comporte trois volets : un volet social, un volet fiscal et un volet sur le renforcement de la lutte contre les pratiques illégales. En matière sociale, le Gouvernement doit transposer dans un délai très court deux directives sur le temps de travail très importantes pour l'ensemble de la profession. Le scénario retenu par le Gouvernement présente le meilleur équilibre entre, d'une part, la recherche d'une plus grande compétitivité des entreprises et, d'autre part, les garanties indispensables qui devront être apportées en termes de sécurité routière et de condition de travail des salariés. Il s'organise autour de trois principes :

1. Maintenir les durées légales de temps de service fixées par le décret du 25 avril 2002 ;
2. Fixer les durées de temps de service maximales sur une semaine isolée d'une part et en moyenne sur une période de trois mois d'autre part ;
3. Définir une période de référence de trois mois pour le calcul des heures supplémentaires et des repos compensateurs, avec possibilité de choisir une période de référence de quatre mois par accord de branche ou d'entreprise.

S'agissant des temps de travail, cette transposition permettra, comme l'ont souhaité aussi bien les organisations syndicales que les organisations professionnelles dans le cadre de la concertation, de simplifier pour ce secteur la réglementation des repos compensateurs. Les pouvoirs publics souhaitent que les conditions du dialogue social soient améliorées et facilitées, en particulier au sein des petites et moyennes entreprises. Des moyens conséquents seront consacrés à cette amélioration du dialogue social. Les mesures fiscales du plan de mobilisation et de développement ont pour objectif de donner à la profession une lisibilité à moyen terme en pérennisant le régime du gazole professionnel. En conséquence, le montant de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) appliquée au gazole professionnel sera stabilisé dès janvier 2005 et pendant 3 ans au taux de 39,19 centimes par litre. Ce taux est le taux minimum imposé par la directive sur la taxation de l'énergie du 27 octobre 2003. Cette directive est essentielle pour le transport routier, car elle consacre le principe d'un gazole professionnel et prévoit un rapprochement progressif des taux de taxation afin de réduire les distorsions de concurrence en Europe. L'engagement et la détermination de l'ensemble du gouvernement français avaient permis en 2003 l'adoption de cette directive. Le système de remboursement partiel de la TIPP dont la profession bénéficie déjà sera simplifié et considérablement amélioré : dès janvier 2005, le plafonnement par véhicule sera supprimé ; le délai de remboursement sera réduit d'un mois en 2005, avec un objectif de réduction d'un mois supplémentaire par la suite. Dès 2005, des travaux seront lancés pour étudier la faisabilité et les conditions de mise en place, à moyen terme, d'un réseau spécifique de distribution du gazole professionnel. En matière de taxe professionnelle, le montant du dégrèvement spécifique sera doublé et passera à 244 euros en janvier 2005. Son champ sera élargi pour être harmonisé avec le seuil du gazole professionnel : tous les poids lourds de plus de 7,5 tonnes bénéficieront de cette mesure qui s'appliquait jusque-là à ceux de plus de 16 tonnes. Le renforcement de la lutte contre les pratiques illégales constitue le troisième volet du plan du gouvernement. La France, pays de transit, est soumise à un trafic important de poids lourds étrangers. Il doit s'exercer dans le plein respect de la réglementation applicable au secteur afin de garantir des conditions de concurrence équitables et un haut niveau de sécurité routière. Notre pays est soumis à trop de pratiques de cabotage irrégulier ou sauvage. Le règlement européen prévoit que le cabotage doit avoir un caractère temporaire mais n'en donne aucun élément d'appréciation. Face à cette situation et pour rétablir une concurrence plus équitable, le Gouvernement français a décidé d'encadrer très précisément la durée du cabotage réalisé sur notre territoire : cette durée sera au maximum de 10 jours consécutifs et au maximum de 15 jours sur une période de 60 jours. De plus, pour mettre fin aux pratiques de cabotage contraires aux règles européennes, les véhicules des entreprises qui font du cabotage alors qu'elles n'y sont pas autorisées seront à l'avenir passibles d'une sanction d'immobilisation qui sera également applicable en cas d'exercice illégal de la profession. Une série de mesures destinées à renforcer l'efficacité des contrôles ont été arrêtées. Enfin, pour favoriser la transparence et la pleine responsabilité des acteurs, les listes des entreprises de transport inscrites au registre viennent d'être rendues d'accès public et mises en ligne sur internet. La finalité de ce plan de mobilisation et de développement est de redonner tout le dynamisme nécessaire au transport routier de marchandises. Toutes ses mesures bénéficient donc à l'emploi et à l'ensemble du secteur qui rassemble 330 000 personnes.

## Données clés

**Auteur** : [M. Philippe Armand Martin](#)

**Circonscription** : Marne (6<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question** : Question écrite

**Numéro de la question** : 34781

**Rubrique** : Transports routiers

**Ministère interrogé** : transports et mer

**Ministère attributaire** : transports et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 2 mars 2004, page 1559

**Réponse publiée le** : 26 octobre 2004, page 8532