



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 77910

Texte de la question

M. Albert Facon appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur la situation économique du transport routier en France. Pour défendre la compétitivité du pavillon routier français, l'AFTRI, OTRE, TLF et UNOSTRA se sont regroupées au sein d'une structure permanente de coordination : l'Union des professionnels de la route (UPR). Les membres de ces quatre organisations représentent 80 % de l'activité économique du secteur, soit 400 000 emplois. Traditionnellement créateur net d'emplois, le secteur connaît depuis 2003 une diminution des effectifs de conducteurs routiers. L'augmentation des défaillances, qui s'étend désormais aux entreprises de plus de cinq salariés, illustre la situation critique du secteur. Un des objectifs majeurs élaboré par l'UPR consiste en l'aboutissement de l'harmonisation sociale et fiscale au plan communautaire. En effet, les distorsions de concurrence continuent de pénaliser les entreprises qui subissent les mesures qui alourdissent les coûts d'exploitation. La baisse du remboursement partiel de la TIPP de 32 % depuis le 1er janvier 2005 constitue une charge supplémentaire de plus de 50 millions d'euros pour la profession. Un grand nombre d'entreprises risquent de disparaître avec de lourdes conséquences économiques et sociales. Les organisations de l'UPR souhaitent un allègement des charges sociales sur les temps autres que la conduite, l'exonération de la taxe professionnelle pour les engins mobiles, la généralisation du 44 tonnes à l'ensemble du territoire, l'harmonisation du gazole professionnel au niveau européen. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les intentions du Gouvernement en la matière.

Texte de la réponse

Les actions qui ont été entreprises en 2005 par le Gouvernement ont pour objectif de défendre et de restaurer la compétitivité des entreprises françaises de transport routier de marchandises, dynamiques et créatrices d'emplois, confrontées à une concurrence accrue, liée à l'élargissement du marché européen. Ainsi, la loi du 20 juillet 2005 a ratifié l'ordonnance portant transposition des directives sur l'aménagement du temps de travail. Elle constitue une avancée majeure pour l'ensemble de la profession en lui restituant de la souplesse pour lui permettre, dans le respect des règles de sécurité, de lutter à armes égales avec ses concurrents. La loi du 2 août 2005 a limité à trente jours consécutifs et à quarante-cinq jours par an, la durée maximale du cabotage routier pratiqué par les transporteurs non résidents. Elle soumet les conducteurs aux règles du détachement, et donc aux règles d'ordre public applicables en France en matière de droit du travail. Elle a créé des sanctions pénales dissuasives, en particulier l'immobilisation du véhicule en infraction. Lors du Conseil européen des ministres des transports du 5 décembre 2005, la France a demandé, dans un mémorandum sur la situation du transport routier, que les discussions sur la mise en place d'un gazole professionnel harmonisé soient reprises afin de réduire la concurrence fiscale liée aux différents taux de taxations du carburant dans les États de la Communauté. Afin de remédier aux effets économiques des hausses du prix du gazole, une mesure d'urgence a été mise en oeuvre dans le cadre de la loi de finances rectificative du 30 décembre 2005. Le dégrèvement de la taxe professionnelle, qui était jusqu'alors fixé à 366 euros pour l'ensemble des véhicules de 7,5 tonnes et plus, a été revalorisé à 700 euros pour les véhicules d'un poids égal ou supérieur à 16 tonnes, ce dégrèvement étant porté à 1 000 euros pour les véhicules les plus récents et les moins polluants de 16 tonnes et plus répondant

aux normes Euro II ou supérieures. La mesure a été appliquée à partir du 1er janvier 2005 et a eu un effet positif sur la trésorerie des entreprises. Enfin, la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports a introduit une disposition afin de mieux assurer la répercussion du prix du carburant dans les prix du transport. La même loi a fixé un délai maximal de paiement, comme le prévoit déjà le code de commerce pour un certain nombre de produits et de prestations. Les résultats enregistrés depuis le début de l'année 2006 font apparaître de manière indiscutable que ces mesures ont atteint l'objectif recherché, que l'activité des entreprises de transport routier s'accroît et que la rémunération des prestations permet d'atteindre un meilleur équilibre économique. En particulier, il ressort des dernières données de l'UNEDIC que les effectifs salariés du transport routier de marchandises sont, dans leur ensemble, demeurés stables en 2005 par rapport à 2004.

Données clés

Auteur : [M. Albert Facon](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (14^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 77910

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 15 novembre 2005, page 10479

Réponse publiée le : 12 septembre 2006, page 9663