



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

entreprises

Question écrite n° 37486

Texte de la question

M. Stéphane Demilly attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la crise que traversent actuellement les entreprises françaises de transport routier. Ces entreprises se trouvent confrontées à de très importantes difficultés, notamment en terme de coût social. Tout le secteur doit en effet faire face à une explosion des coûts de revient : coûts d'exploitation ; gazole avec une augmentation de près de 30 à 40 centimes le litre en un an ; péages avec une augmentation de 25 % en 3 ans. Par ailleurs, les conditions de concurrence avec d'autres pays européens sont inégales : coût du travail bien plus élevé en France qu'ailleurs ; pas d'harmonisation avec une TIPP française de 16 % supérieure à la moyenne européenne ; le cabotage qui se généralise. De plus les entreprises de transport doivent également faire face à une fiscalité particulièrement lourde avec une taxation 4,5 fois supérieure à la moyenne de l'économie française. La course à l'évolution technologique et les disparités des systèmes européens (euro V, chronotachygraphes, télépéages) ne sont pas non plus sans conséquences pour l'organisation et les dépenses des entreprises. Toutes les contraintes qui pèsent ainsi sur le monde du transport entraînent un défaut de compétitivité, et nos entreprises disparaissent de l'international. Le pavillon français a chuté de 33,5 % entre 1999 et 2007. Le même phénomène se produit maintenant en longue distance nationale : les plaques d'immatriculation françaises sont remplacées par celles d'autres pays, sans profit pour la complémentarité des modes. On déplore de nombreux dépôts de bilan. Dans ces conditions, il lui demande dans quelle mesure un véritable plan de réforme et de soutien pour le transport routier de marchandises peut être mis en place pour éviter la faillite générale du secteur.

Texte de la réponse

En juillet 2008, le prix du gazole professionnel routier avait augmenté de plus de 20 % par rapport à janvier 2008, d'après les indices du Comité national routier. La répercussion des hausses de prix du carburant dans les contrats de transport étant essentielle à l'équilibre financier à court terme des entreprises de transport routier, la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie a renforcé l'obligation de répercussion inscrite à l'article 24 de la loi n° 95-96 du 1er février 1995. Elle a instauré une sanction pénale pour les donneurs d'ordre qui refuseraient de couvrir les hausses de prix des produits pétroliers. La direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes exerce des contrôles afin de s'assurer du respect du dispositif de répercussion par les opérateurs, à partir des informations qui lui sont communiquées. Dans le cadre de la circulaire interministérielle du 13 août 2008, le Gouvernement a mis en oeuvre, au cours du deuxième semestre 2008, plusieurs mesures exceptionnelles en faveur des entreprises de transport. Il s'agissait, en premier lieu, du remboursement accéléré d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) pour les entreprises bénéficiant du gazole professionnel. La TIPP spécifique au gazole professionnel est stabilisée depuis janvier 2005 au taux minimal de 39,19 centimes d'euros par litre fixé pour la France par la directive 2003/96/CE, dite « Énergie », du 27 octobre 2003. Il en résulte qu'au cours de ces dernières années, la fiscalité française du gazole routier professionnel s'est rapprochée de la moyenne communautaire de taxation de ce carburant, évaluée à 35 centimes d'euros par litre au dernier trimestre 2008. Afin de réduire les distorsions de concurrence dans le transport routier, la France prête un grand intérêt à

l'harmonisation européenne des taux de taxation du gazole, dans le cadre de la proposition de nouvelle directive « Énergie » de la commission. Il s'agissait, en second lieu, de créer un guichet unique de traitement des demandes d'étalement du paiement des dettes fiscales et sociales dans chaque département, à l'attention des entreprises de transport en difficulté afin de leur permettre de reconstituer leur trésorerie. Par ailleurs, à l'occasion de la négociation des nouveaux contrats quinquennaux avec les sociétés concessionnaires, le Gouvernement veillera à contenir l'évolution tarifaire des péages autoroutiers. En ce qui concerne la fiscalité des poids lourds, l'article 28 de la loi de finances pour 2009 a aligné, depuis le 1er janvier 2009, les tarifs de la taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR), ou « taxe à l'essieu », sur les taux minimaux fixés par la directive 1999/62/CE du 17 juin 1999, dite « Eurovignette ». Cette mesure représente une aide d'environ 50 millions d'euros pour le secteur. En outre, le dispositif d'encadrement du cabotage routier, qui a fait l'objet d'un compromis au Conseil européen du 13 juin 2008, sera introduit par anticipation dans la législation nationale. Cette mesure permettra de mieux encadrer le recours occasionnel à des transporteurs non résidents pour effectuer des opérations de transport intérieur. À la suite de la mission du centre d'analyse stratégique sur l'avenir du transport routier, le Gouvernement a engagé une démarche, avec les partenaires sociaux, pour améliorer la compétitivité des entreprises et l'attractivité des métiers du transport routier. M. Claude Liebermann, ingénieur général des ponts et chaussées, a été chargé d'examiner avec les partenaires sociaux la possibilité de faire évoluer la définition du temps de travail en élaborant des propositions qui pourraient conduire à lancer une négociation sociale au cours de cette année. Le ralentissement actuel de l'économie se traduit par un fléchissement d'activité dans le secteur du transport routier de marchandises. Le plan de relance de l'économie nationale présenté le 4 décembre 2008 par le Président de la République contribuera, par un effet d'entraînement, à soutenir ce secteur. Plusieurs des mesures annoncées concernent le matériel roulant neuf et elles représenteront, pour les transporteurs routiers, une aide au renouvellement et à la modernisation du parc de véhicules. De plus, la trésorerie des entreprises bénéficiera du remboursement anticipé des excédents d'acompte sur l'impôt sur les sociétés, de la mensualisation des remboursements de TVA et de l'amortissement accéléré des investissements réalisés en 2009, notamment dans les matériels de transport.

Données clés

Auteur : [M. Stéphane Demilly](#)

Circonscription : Somme (5^e circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 37486

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 décembre 2008, page 10640

Réponse publiée le : 7 avril 2009, page 3363