



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

entreprises

Question écrite n° 40763

Texte de la question

M. Jack Lang attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les grandes inquiétudes des professionnels du transport routier quant à l'avenir de leurs entreprises en France. La grande disparité des tarifs pratiqués par l'ensemble des pays européens crée une distorsion de concurrence contre laquelle les entreprises françaises sont de plus en plus désarmées. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour pérenniser l'activité des entreprises françaises de transports routiers et empêcher l'effondrement qui menace cette profession.

Texte de la réponse

Le transport routier de marchandises international est une activité exercée de manière libéralisée au sein de l'Union européenne par les transporteurs établis dans les pays de l'Union. L'établissement d'un barème de prix obligatoire serait contraire aux règles du marché intérieur. Les États disposent dans leur champ de compétence de moyens d'action leur permettant de promouvoir, dans un contexte d'harmonisation européenne, la compétitivité des entreprises établies sur leur territoire. Afin d'améliorer la compétitivité des entreprises de transport routier de marchandises, ainsi que les conditions de la concurrence européenne dans le secteur, le Gouvernement poursuit une politique d'allègement des charges et d'harmonisation fiscale, sociale et réglementaire. Dans le domaine de la fiscalité, la taxe intérieure de consommation sur les produits pétrolier (TIPP) spécifique au gazole professionnel est stabilisée depuis janvier 2005 au taux plancher qui a été fixé pour la France par la directive 2003/96/CE, dite « Énergie », du 27 octobre 2003, soit 39,19 centimes d'euros par litre. Il en résulte qu'au cours de ces dernières années, la TIPP appliquée au gazole professionnel s'est rapprochée de la moyenne communautaire de taxation de ce carburant, qui était évaluée à 35 centimes d'euros par litre au dernier trimestre 2008. Pour réduire encore cet écart, la France est favorable à une harmonisation communautaire des taux de taxation des carburants. C'est pourquoi elle soutient la proposition d'une nouvelle directive « Énergie » de la Commission qui devra fixer, notamment, les nouveaux taux minimaux applicables au gazole. 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 ». S'agissant des coûts sociaux, le Gouvernement a décidé, à la suite de la mission du Centre d'analyse stratégique sur l'avenir du transport routier de marchandises, d'engager une réflexion, 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 des propositions qui pourraient conduire à une négociation sociale au cours de cette année. Dans le domaine de la formation professionnelle, la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs routiers, qui s'appliqueront à partir du 10 septembre 2009 à tous les conducteurs routiers de l'Union européenne, permettra d'assurer une meilleure harmonisation des conditions sociales. Les trois propositions de règlement qui composent le paquet routier ont fait l'objet d'un accord politique du Conseil des ministres des transports le 13 juin 2008. Ces textes ont pour objectif d'harmoniser les conditions

d'accès à la profession et au marché du transport routier et proposent un encadrement plus précis du cabotage. Ils sont en cours de finalisation avec le Parlement européen dans le cadre de la procédure de codécision. Dans le cadre du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, le Gouvernement a proposé au Parlement d'anticiper, dès 2009, la mise en oeuvre de nouvelles dispositions sur le cabotage, ce qui permettra de mieux contrôler l'exercice de cette activité sur le territoire national. Le ralentissement actuel de l'économie se traduit par un fléchissement d'activité dans le secteur du transport routier de fret et un accroissement important du nombre de défaillances d'entreprises. C'est pourquoi le plan de relance de l'économie nationale présenté le 4 décembre 2008 par le Président de la République doit contribuer, par un effet d'entraînement, à soutenir ce secteur. Celui-ci bénéficiera de la prime à la casse pour l'achat de véhicules utilitaires légers neufs à faibles émissions de gaz carbonique et du dégrèvement permanent de la taxe professionnelle à hauteur de 100 % de la valeur locative des immobilisations neuves réalisées jusqu'au 31 décembre 2009, celles-ci comprenant les matériels roulants neufs. La trésorerie des entreprises bénéficiera du remboursement anticipé des excédents d'acompte versés au titre de 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. Jack Lang](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (6^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 40763

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 janvier 2009, page 690

Réponse publiée le : 19 mai 2009, page 4968