



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

entreprises

Question écrite n° 46848

Texte de la question

M. Pierre Cardo appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les graves difficultés auxquelles sont confrontées les entreprises de transport routier de marchandises et notamment les plus petites d'entre elles qui travaillent le plus souvent sur un secteur géographique limité et pour un nombre restreint de donneurs d'ordre. De par leur petite taille, ces entreprises affichent une plus grande fragilité en cas de baisse importante du chiffre d'affaires et ne sont pas en mesure de réaliser des économies d'échelle. De même elles ne profitent pas des effets du plan de relance dont les opérations d'envergure bénéficient d'abord à de grands groupes. Or ces entreprises de petite taille sont indispensables au tissu économique de nos secteurs. La Fédération nationale des transports routiers, dans une lettre ouverte, réclame un certain nombre de mesures concrètes, à la fois immédiate et pour l'après-crise pour faire face au décrochage du volume d'activité du transport routier qui, dans certains secteurs, approche des 40 %, entraînant nombre de dépôts de bilan et une baisse évidente des charges. Il lui demande de lui indiquer les mesures, fiscales, sociales et de redynamisation du secteur que le Gouvernement entend mettre en place très rapidement pour venir en aide à ce secteur et notamment aux plus petites entreprises, au travers de la mise en place d'un plan de soutien sectoriel et l'arrivée de la taxe poids lourds prévue par le Grenelle de l'environnement. De même, il souhaite savoir comment le Gouvernement entend réagir en prévision de la faculté de caboter, à compter du 1er mai 2009, pour les entreprises localisées dans les pays récemment entrés dans l'Union européenne, alors même que toutes les entreprises européennes pourront bénéficier, sur le territoire national, de règles fiscales et sociales européennes moins contraignantes qui restent interdites aux entreprises françaises.

Texte de la réponse

Le transport routier international de marchandises 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 françaises de transport routier de marchandises, ainsi que les conditions de 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 Énergie, du 27 octobre 2003, à 39,19 centimes d'euro 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, qui était évaluée à 35 centimes d'euro 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 Eurovignette du 17 juin 1999, ce qui représente une aide annuelle au secteur d'environ 50 millions d'euros. 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 ont fait l'objet d'un rapport, remis au début du mois d'avril. Nous rencontrons actuellement les organisations professionnelles et syndicales afin de définir les bases d'une prochaine négociation sociale sur ce thème. 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'appliquera 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 et viennent d'être adoptées par le Parlement européen dans le cadre de la procédure de codécision. 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. Par ailleurs, sept États membres sont admis à effectuer des prestations de cabotage dans l'ensemble de l'Union européenne depuis le 1er mai 2009. Il s'agit de l'Estonie, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Pologne, de la République slovaque et de la République tchèque, qui ont rejoint l'Union européenne le 1er mai 2004. Ces États ont été soumis à des dispositions transitoires leur interdisant toute activité de cabotage routier de marchandises pendant une durée pouvant aller jusqu'à cinq ans. La France a utilisé cette faculté d'interdiction jusqu'à son terme, soit jusqu'au 30 avril 2009. La question de la demande de mise en oeuvre de la clause de sauvegarde prévue par le règlement européen n° 3118/93, régissant le cabotage routier de marchandises au sein de l'Union européenne, a été examinée très attentivement par le Gouvernement, en liaison avec les professionnels qui ont été consultés. En pratique, c'est la Commission européenne qui est compétente pour arrêter, le cas échéant, les mesures de sauvegarde à prendre, après demande d'un État membre et consultation d'un comité composé de représentants des États membres. La mise en oeuvre de la clause de sauvegarde peut être décidée pour une période maximale de six mois renouvelable une fois. La France vient de solliciter la Commission afin de procéder à un examen de cette demande. La commission devrait nous adresser sa réponse prochainement. Dans ce contexte, il est nécessaire de procéder à un meilleur encadrement du cabotage. C'est ainsi que le Sénat a adopté le 9 mars 2009, dans le cadre de l'examen du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, un amendement proposé par le Gouvernement qui subordonne l'activité de cabotage à la réalisation préalable d'un transport routier international et qui limite le cabotage à trois opérations dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international. Ces dispositions, qui s'appuient sur l'accord intervenu le 13 juin 2008 sur le paquet routier, permettront d'assurer une meilleure régulation de la concurrence entre transporteurs routiers européens. La poursuite des grands chantiers en cours, comme celui de la réforme de la législation sociale, ou celui de l'encadrement du cabotage avec une priorité accordée aux contrôles, apparaissent comme des éléments structurants pour l'évolution du secteur à long terme. Le ralentissement actuel de notre 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. Pierre Cardo](#)

Circonscription : Yvelines (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 46848

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 14 avril 2009, page 3470

Réponse publiée le : 30 juin 2009, page 6756