



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 61662

Texte de la question

M. François Rochebloine souhaiterait attirer l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les vives préoccupations des professionnels du transport routier de marchandises. En effet, il est constaté, depuis déjà de nombreuses années, une diminution des parts de marché revenant aux professionnels français, dans le cadre des échanges de marchandises au sein de l'Union européenne. Une étude récente sur l'évolution des flux de marchandises entre la France et l'Espagne a mis en évidence une perte de compétitivité du pavillon français de - 33 % en 20 ans. Entre 2003 et 2007, les transports effectués en Espagne ont progressé, en tonnes-kilomètres, de 34,4 %. Sur la même période, les véhicules immatriculés en France affichent + 7,7 %. S'agissant du secteur du transport international, l'écart entre les deux pays est encore plus important : + 26 % pour l'Espagne et - 15 % pour la France... Face à cette contraction du volume d'activité sous pavillon français, il y a sans doute lieu de s'interroger sur les conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence. Considérant le fait que la France est devenue le pays dont le pavillon national détient la plus faible part de marché dans les transports internationaux, il lui demande de bien vouloir lui indiquer s'il entend prendre des mesures pour remédier à cette situation.

Texte de la réponse

La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement prévoit que l'État étudiera la création d'une contribution carbone qui « aura pour objet d'intégrer les effets des émissions de gaz à effet de serre dans les systèmes de prix et sera strictement compensée par une baisse des prélèvements obligatoires, de façon à préserver le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des entreprises ». Le principe d'une telle contribution n'est pas remis en cause par la décision du Conseil constitutionnel du 29 décembre 2009 relative à la loi de finances pour 2010. Un nouveau dispositif de contribution carbone sera soumis au Parlement, pour une entrée en vigueur le 1er juillet 2010. Il reprendra les principaux aspects du dispositif voté par le Parlement. En effet, le tarif de la contribution carbone sera maintenu à 17 EUR par tonne de CO₂. Par ailleurs, pour les entreprises des secteurs non soumis au système des quotas d'émission, la mise en oeuvre de la contribution carbone, conjuguée à la réforme de la taxe professionnelle, aboutira à déplacer la fiscalité des investissements vers la pollution, renforçant ainsi leur compétitivité. Pour certains secteurs sensibles et intensifs en énergie, des mesures spécifiques seront prévues. Il en sera ainsi pour le transport routier de marchandises qui bénéficiera d'un abattement de 35 % de la contribution carbone. De plus, dans le cadre de l'ouverture du marché européen de la concurrence, le Gouvernement a limité par la loi, la possibilité d'effectuer du cabotage en France aux transporteurs étrangers à trois transports au maximum en continuité avec un transport international. Le principe de l'écoredevance figure également dans les conclusions du Grenelle de l'environnement. Sa mise en place, approuvée dans la loi de finances pour 2009, interviendra à l'horizon 2012. Elle vise à une meilleure couverture des coûts d'investissement et d'entretien de l'infrastructure, par la perception d'une redevance kilométrique sur le réseau routier national non concédé et sur les routes départementales susceptibles de subir un report de trafic. Son objectif est également d'influer sur les choix des chargeurs. À cette fin, un mécanisme de report de l'écoredevance sur les donneurs d'ordre sera mis en place. Affectée à l'Agence de financement des infrastructures de France pour sa part collectée sur le réseau national, elle permettra enfin d'augmenter les ressources destinées à l'équipement de notre pays en infrastructures

nouvelles. L'instauration de la contribution carbone et de l'écoredevance s'inscrit dans une évolution plus globale de la fiscalité supportée par le transport routier de marchandises, qui voit la diminution de la fiscalité assise sur le coût du travail et les biens de l'entreprise et l'augmentation de la part de fiscalité assise sur les trafics réellement effectués. Ainsi, le secteur du transport routier a bénéficié : depuis début 2008, des exonérations de charges sur les heures supplémentaires prévues par la loi TEPA ; depuis début 2009, de la baisse de la taxe à l'essieu à son minimum communautaire ; en 2010, de la réforme de la taxe professionnelle et de l'extension du régime d'allègement des charges sociales dite « Fillon » à une partie des heures d'équivalence qui représentent une économie supplémentaire d'environ 150 millions d'euros par an pour le secteur. Plus généralement, les états généraux du transport routier de marchandises, qui se sont réunis pour la première fois le 19 janvier dernier et se tiendront jusqu'au mois d'octobre, doivent permettre de mettre en place un contrat global de performance du transport routier de marchandises et de la messagerie et de moderniser le dialogue social au travers de la réforme de la convention collective.

Données clés

Auteur : [M. François Rochebloine](#)

Circonscription : Loire (3^e circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 61662

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 octobre 2009, page 9875

Réponse publiée le : 2 mars 2010, page 2490