



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

entreprises

Question orale n° 951

## Texte de la question

M. Franck Reynier interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la situation des entreprises françaises de transport routier. Les chefs d'entreprises de transport routier sont inquiets et redoutent les effets de l'application de la taxe carbone sur leur activité. Il souhaite donc savoir quelles sont les solutions proposées aux entreprises de transport routier pour éviter que la taxe carbone n'alourdisse leurs charges de manière insurmontable. De plus, les entreprises françaises de transport routier sont soumises à une réglementation stricte relative à la répartition du temps de travail en trois périodes : la conduite, l'attente et la livraison. Des écarts notables avec les réglementations en vigueur dans d'autres pays de l'Union européenne entravent la compétitivité des entreprises françaises. Il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer si une harmonisation de ces réglementations au niveau européen est prévue et, si oui, dans quels délais.

## Texte de la réponse

### AVENIR DU TRANSPORT ROUTIER

M. le président. La parole est à M. Franck Reynier, pour exposer sa question, n° 951, relative à l'avenir du transport routier.

M. Franck Reynier. Monsieur le secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, le transport routier est un secteur économique important, un élément indispensable au fonctionnement de l'industrie, de l'artisanat et du commerce dans notre pays. En France, le transport routier de marchandises représente 550 000 emplois et un chiffre d'affaires annuel de plus de 55 milliards d'euros.

La ville de Montélimar dont je suis le maire, le département de la Drôme et l'ensemble de ce territoire comptent de nombreuses entreprises de transports dont je tiens à vous faire part des préoccupations.

La première inquiétude de ces chefs d'entreprises concerne la taxe carbone. Les salaires, les coûts de carburants, la hausse des tarifs des péages autoroutiers, les nouvelles contributions telles que la taxe kilométrique pour les poids lourds décidée lors du Grenelle 1 pèsent sur l'activité de ces entreprises, dans un contexte concurrentiel européen difficile.

Le secteur a montré qu'il était prêt à s'engager dans la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et la recherche de solutions durables. Cette volonté doit être encouragée par des mesures spécifiques. Compte tenu du poids de l'ensemble de ces charges, ces entreprises estiment que la proposition d'un allègement de la taxe carbone à hauteur de 35 % est insuffisante ; ils demandent l'application d'un taux de 75 %. Quelles suites le Gouvernement compte-t-il donner à cette requête ?

Leur deuxième inquiétude porte sur la réglementation européenne en matière de répartition du temps d'activité des chauffeurs. Ce temps de travail se répartit entre la conduite, l'attente et la livraison. Actuellement, les entreprises françaises sont soumises à des contraintes plus fortes que nombre de leurs homologues européennes, ce qui les place en situation difficile dans la concurrence intracommunautaire. Il n'est pas normal que les chauffeurs français soient pénalisés par des conditions qui leur sont défavorables et qui nuisent à la compétitivité de leurs entreprises.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'indiquer si le Gouvernement travaille sur une harmonisation de la

réglementation ? Si oui, dans quel délai des évolutions seront-elles visibles ?

Enfin, les états généraux du transport routier de marchandises, qui ont été installés au mois de janvier, doivent permettre de moderniser la filière en tenant compte des enjeux du développement durable. Les chefs d'entreprise sont particulièrement vigilants sur les questions du coût du travail, de la fiscalité et de la réglementation européenne. Pouvez-vous m'indiquer quelle place sera accordée à ces préoccupations ?

M. le président. La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

M. Benoist Apparu, *secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme*. Monsieur le député Franck Reynier, la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement prévoit que l'État étudie la création d'une contribution carbone. Celle-ci " 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'a pas été remis en cause par le Conseil constitutionnel, dans sa décision du 29 décembre 2009 relative à la loi de finances pour 2010. Un nouveau dispositif de la contribution carbone sera soumis au Parlement, pour entrer en vigueur le 1er juillet 2010.

Conformément à l'engagement du Président de la République, des mesures accompagneront la mise en place de cette contribution pour les secteurs qui subissent une forte concurrence européenne.

Il en sera ainsi pour le transport routier de marchandises qui bénéficiera d'un abattement de 35 % de la contribution carbone.

L'instauration de la contribution carbone, comme celle de l'éco-redevance qui interviendra en 2012, s'inscrit dans une évolution plus globale de la fiscalité supportée par le transport routier de marchandises : la fiscalité assise sur le coût du travail et les biens de l'entreprise diminue, tandis que celle qui est assise sur les trafics réellement effectués augmente.

Ainsi, le secteur du transport routier bénéficie des exonérations de charges sur les heures supplémentaires prévues par la loi TEPA depuis le début de 2008, de la baisse de la taxe à l'essieu à son minimum communautaire depuis le début de 2009, et, en 2010, de la réforme de la taxe professionnelle et de l'extension du régime d'allégement des charges sociales - dit " allégement Fillon " - à une partie des heures d'équivalence, ce qui représente une économie supplémentaire d'environ 150 millions d'euros par an pour le secteur.

S'agissant de la réglementation des temps de conduite et des temps de travail des conducteurs dans le transport routier de voyageurs et de marchandises, il faut préciser que les temps de conduite autorisés résultent du règlement européen n° 561-2006 qui harmonise le droit des vingt-sept États membres. En ce qui concerne le temps de travail, régi par une directive européenne, plusieurs États membres sont aujourd'hui poursuivis devant la Cour de justice de l'Union européenne pour n'avoir pas transposé de ladite directive. Tel n'est évidemment pas le cas de la France, dont la législation et la réglementation nationales sont compatibles avec les textes communautaires. Bref, il ne s'agit pas d'une spécificité française mais d'une directive européenne non appliquée par certains États membres.

Enfin, les États généraux du transport routier de marchandises, ouverts par Dominique Bussereau le 19 janvier dernier, doivent permettre de moderniser ce secteur si essentiel à notre économie. Les partenaires sociaux doivent notamment travailler sur trois thèmes : la performance économique et environnementale du secteur ; l'attractivité des métiers et la formation ; enfin, la modernisation de la convention collective. Dans ce cadre, un nouveau débat sur la définition du temps de travail n'est évidemment pas exclu, mais c'est aux partenaires sociaux d'en décider.

Les conclusions des États généraux du transport routier de marchandises sont attendues en octobre prochain ; Dominique Bussereau ne manquera évidemment pas d'en informer en temps voulu la représentation nationale.

M. le président. La parole est à M. Franck Reynier.

M. Franck Reynier. Merci, monsieur le secrétaire d'État, pour votre réponse et votre soutien. Il est en effet essentiel que le Gouvernement se saisisse de ces différents dossiers : les transporteurs routiers l'attendent.

## Données clés

**Auteur :** [M. Franck Reynier](#)

**Circonscription :** Drôme (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question** : 951

**Rubrique** : Transports routiers

**Ministère interrogé** : Transports

**Ministère attributaire** : Transports

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 16 février 2010, page 1501

**Réponse publiée le** : 24 février 2010, page 1406

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 16 février 2010