



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 25871

### Texte de la question

Mme Virginie Duby-Muller alerte Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les inquiétudes des entreprises de transports face à la mise en oeuvre de la taxe poids-lourds nationale (TPLN) le 20 juillet 2013 et plus particulièrement la mise en oeuvre du principe de répercussion de la taxe auprès des utilisateurs de transport. En effet, la mise en application du principe de répercussion par la fixation d'un taux uniforme au niveau de chaque région pour le transport intra régional et celui d'un taux unique défini au niveau national pour le transport inter régional laisse présager d'un mécanisme totalement aléatoire allant jusqu'à dénaturer le principe de l'écotaxe. Cette majoration forfaitaire de plein droit ne correspond aucunement aux flux et au poids des trafics enregistrés sur les axes taxés, ni ne tient compte des tonnes de marchandises transportées et des kilomètres effectués. Le coût pour les bénéficiaires de la circulation des marchandises est alors indépendant (et en total inadéquation) au trajet effectivement parcouru par le transporteur. Le signal-prix initialement promu pour inciter le chargeur à se tourner vers le transporteur le plus vertueux est alors remplacé par un simple signal-coût d'usage du réseau routier. L'ambition de l'écotaxe n'est donc pas atteinte. De plus, la distinction opérée entre les transporteurs pour le compte d'autrui (qui peuvent répercuter la taxe) et les transporteurs en compte propre (qui ne peuvent pas la répercuter) crée une inégalité injustifiée et dangereuse lorsque nous savons que le secteur des transports est composé de petites PME (80 % ont moins de 10 salariés) avec des marges très faibles (moins de 1,5 %) avec des flux de marchandises en baisse tous modes confondus. À cela s'ajoute l'absence d'harmonisation de la législation européenne et les perspectives dramatiques de l'ouverture du cabotage. Il est enfin à craindre une cascade inflationniste cumulative sur les prix finaux fragilisant toute une économie et au final les consommateurs français. Aussi, elle souhaiterait avoir son sentiment sur ces interrogations et observations.

### Texte de la réponse

L'article 16 de la loi prévoit que le prix contractuellement défini fera l'objet de plein droit, pour la partie du transport effectuée sur le territoire métropolitain, d'une majoration, quel que soit l'itinéraire emprunté. Elle résultera de l'application d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises transportées et, pour les transports internationaux, à défaut de régions de chargement et de déchargement, des régions où se situent les points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain. Ce dispositif vise à accompagner la mise en oeuvre de la taxe poids lourds. Il associe les commanditaires, à commencer par les chargeurs, à la prise en charge par les transporteurs de la taxe afin d'éviter que l'acquittement de cette dernière ne pèse trop lourdement sur leurs marges, qui sont particulièrement faibles. Sans cette majoration de plein droit, les transporteurs auraient des difficultés à intégrer le coût de la taxe au prix négocié dès lors que les relations commerciales existant sur le marché du transport sont déséquilibrées au détriment des transporteurs. Le dispositif de l'article 16 répond, par conséquent, à un souci de régulation du marché du transport. S'il vise, comme le dit l'article L. 3222-3, à « prendre en compte la taxe » poids lourds, il est distinct de cette dernière. Il s'agit non pas de faire supporter la taxe par le commanditaire à la place du transporteur, mais d'intégrer dans la négociation contractuelle du prix de la prestation de transport, un élément obligatoire dans le but d'assurer un

meilleur équilibre sur le marché du transport. Il s'agissait, en effet, de revenir sur les dispositions précédentes, et notamment le décret du 6 mai 2012 décidé par le précédent gouvernement, qui s'est révélé inapplicable, et rejeté par toute la profession (chargeurs et transporteurs). En effet, les réflexions conduites à la suite du décret du 6 mai 2012 ont montré que le prix d'une opération de transport n'est en réalité qu'indirectement et partiellement relié à l'itinéraire suivi notamment parce que celui-ci n'est pas toujours connu à l'avance et est susceptible de varier. Dans la plupart des opérations de transports, l'entreprise de transport pour compte d'autrui est conduite à optimiser le chargement de ses véhicules en complétant les chargements progressivement, sans connaître systématiquement et a priori quels seront les points de chargement et de déchargement. Par conséquent, la détermination d'une composante individualisable de charges liées à l'acquittement des taxes dans le prix du transport est particulièrement difficile à réaliser, puisque le prix ne repose pas sur les mêmes paramètres que ceux servant au calcul de la taxe. Le législateur a donc opté pour une appréciation plus globale de l'incidence dans le secteur du paiement de la taxe par les transporteurs. Pour autant, on ne peut dire que cette appréciation plus globale est totalement aléatoire. Revêtant un caractère forfaitaire, le niveau de majoration du prix sera toutefois déterminé en fonction de la consistance du réseau soumis à cette taxe, des trafics de poids lourds et des itinéraires observés ainsi que du barème de la taxe. Ces critères sont rationnels, objectifs et en rapport avec l'objet du dispositif. S'agissant des différences de traitement entre les transporteurs et les autres acteurs, il ne peut y avoir de comparaison possible puisque les deux activités sont différentes. Il ne s'agit pas, dans le second cas, de « transporteurs » mais d'entreprises réalisant du transport pour leur propre compte, dont l'objet est la vente d'un bien ou d'un service qui n'est pas du transport mais pour la réalisation duquel des transports sont nécessaires et au moins partiellement réalisés en interne. Dans ce dernier cas, l'effet de la taxe est naturellement bien moindre que pour les entreprises vendant le service de transport seul, puisque d'autres facteurs de coût interviennent dans la détermination des prix des biens ou services. Enfin, la taxe étant due pour les kilomètres parcourus, sa traduction dans les prix finaux ne peut être que le reflet des trajets parcourus. L'écotaxe favorise ainsi les circuits aussi courts que possible et les chaînes de production maîtrisant leur besoin de transport. Quel que soit le nombre d'intermédiaires, l'effet final de la taxe ne peut être cumulatif, mais il reflète simplement l'importance de l'usage de la route dans le prix du produit final. Il s'agit bien de la conséquence naturelle de l'application du principe utilisateur - payeur. Les analyses détaillées menées mettent en évidence un effet final sur le prix de vente des produits de grande consommation de 0,01 à 0,3 %, soit un effet inflationniste très limité. En Suisse où la taxation concerne l'usage de la totalité du réseau routier, l'effet sur les prix finaux a été de 0,11 %, avec des tarifs en moyenne trois fois plus élevés qu'en France. Concernant les projets de libéralisation du cabotage dans le transport routier de marchandises de la Commission européenne, le Gouvernement français a mis en garde contre les phénomènes inacceptables de régression sociale constatés aujourd'hui qui ne pourraient alors que s'aggraver. Toute nouvelle étape d'ouverture du cabotage ne sera pas acceptable à défaut d'une harmonisation préalable des conditions sociales d'exercice de la profession. Cette position ferme du Gouvernement français a été transmise officiellement le 5 novembre 2012. Le Gouvernement se réjouit que la position française ait été entendue : la Commission européenne vient d'annoncer qu'elle renonçait à proposer une nouvelle étape de libéralisation du cabotage routier. A droit constant, il faut que la pratique du cabotage garantisse un meilleur niveau de conditions de travail et de conditions de vie aux conducteurs routiers européens. Le règlement 1072/2009 du 21 octobre 2009 sur les conditions d'exercice de l'activité du transport routier de marchandises prévoit que la directive sur le détachement des travailleurs s'applique aux conducteurs routiers qui font du transport de cabotage. Il en résulte que ces conducteurs doivent se voir appliquer les mêmes conditions de rémunération que les conducteurs de l'État membre dans lequel ils cabotent, dès lors bien entendu, que ces conditions sont plus favorables que celles de leur pays d'origine. La France veut que soient appliquées les directives européennes qui prévoient concrètement que deux travailleurs qui font le même travail dans le même État membre soient traités également, sans discrimination fondée sur la nationalité. Or, aujourd'hui, des centaines de milliers de conducteurs routiers sont victimes de discrimination à raison de leur nationalité. Pour lutter contre ces pratiques frauduleuses qui ont cours depuis de nombreuses années, le Gouvernement a, pour la première fois, inscrit le transport routier de marchandises parmi les secteurs d'activités prioritaires du Plan national de lutte contre le travail illégal 2013-2015. Comme l'a demandé le Premier ministre, et sous la responsabilité de tous les ministres compétents, tous les corps de contrôle vont rassembler leurs expertises, leurs informations et leurs moyens pour lutter ensemble contre les fraudeurs. Les services compétents et notamment ceux du contrôle des transports terrestres relevant des directions régionales de l'environnement, de l'agriculture et du logement (DREAL) enquêtent sur les systèmes organisés de fraude mis

en place en France pour recourir aux services de transporteurs utilisant des véhicules de moins de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) installés hors de nos frontières. Le travail ainsi initié est un travail de longue haleine pour lequel il faut mobiliser toute la chaîne pénale, afin que soient rendues des décisions de justice à la hauteur du préjudice subi par la collectivité par ces pratiques de fraude sociale et de concurrence déloyale.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Virginie Duby-Muller](#)

**Circonscription :** Haute-Savoie (4<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 25871

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Écologie, développement durable et énergie

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [30 avril 2013](#), page 4644

**Réponse publiée au JO le :** [23 juillet 2013](#), page 7891