



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 86656

Texte de la question

M. Jean-Claude Mathis alerte Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les fortes inquiétudes de l'Organisation des transporteurs routiers européens liées aux derniers projets de financement des infrastructures et de la contribution climat-énergie par relèvement de la taxation du gazole en 2016. En effet, la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte a été adoptée à l'Assemblée nationale et a confirmé que la contribution climat-énergie sera rehaussée dès 2016. Cependant, si les professionnels du transport routier comprennent les enjeux de cette loi, ils mettent en garde la ministre de l'écologie et le Gouvernement contre toute hausse de la TICPE au 1er janvier 2016, alors même que la ministre de l'écologie n'a pas encore rendu ses arbitrages sur le financement des infrastructures. Sur ce dossier, tandis que la profession avait fait preuve de responsabilité en proposant une mesure fiscale intelligente en remplacement de l'écotaxe, une vignette sur la circulation de tous les camions, le Gouvernement a choisi le maintien de la surtaxation du gazole de quatre centimes par litre qu'il avait engagée en 2015. Cette décision, selon l'OTRE, loin de pérenniser un financement serein des infrastructures de transport en France, va faire peser une nouvelle charge de 300 millions d'euros sur les PME de transport routier françaises en continuant de laisser circuler gratuitement sur les routes française trois camions étrangers sur quatre. Dans un contexte économique toujours plus tendu, l'OTRE dénonce le manque des mesures pour contrôler l'afflux de camions venus d'Europe de l'Est agissant en parfaite illégalité. Cela contribue à dégrader la situation des PME françaises et leurs emplois. Une nouvelle augmentation des taxes sur le gazole pour les transporteurs routiers serait perçue comme une très grande provocation. Dans ce contexte d'une grande colère du monde du transport routier, il lui demande quelle est sa position sur ces observations et quelle suite elle compte donner à cette légitime demande des mesures d'urgence contre la concurrence déloyale d'Europe de l'Est.

Texte de la réponse

Le Gouvernement a décidé fin 2014 de suspendre sine die le dispositif de taxe nationale sur les véhicules de transport routier de marchandises. Cette suspension n'a toutefois pas remis en cause la participation des transporteurs au financement des infrastructures. C'est pourquoi a été mis en place un groupe de travail chargé de clarifier les sources de financement afin d'aboutir à un système clair et juste, s'inscrivant dans une logique de transition écologique. Le groupe a achevé ses travaux en juillet dernier et un rapport a été établi, présentant 2 options : le maintien de l'augmentation de l'accise de gazole professionnel mise en place pour 2015 ou l'instauration d'une vignette poids lourds. Le Gouvernement a décidé de maintenir l'augmentation de l'accise sur le gazole professionnel, à hauteur de 4 centimes d'euro par litre. Cette solution répond à l'exigence de simplicité du recouvrement et à l'existence d'un dispositif de répercussion éprouvé. S'agissant du rapprochement des prix du gazole et de l'essence, le Gouvernement s'est engagé à exclure de cette mesure le secteur du transport routier de marchandises. La hausse de 1 centime d'euro par litre prévue en 2016 ne s'appliquera pas au gazole professionnel. Cette mesure participe à la défense de la compétitivité du pavillon français. Parallèlement, les effets cumulés du pacte de compétitivité et du pacte de responsabilité et de solidarité constituent un effort sans précédent réalisé par le Gouvernement en matière d'allègement du coût du travail. Ces mesures bénéficient tout

particulièrement aux entreprises du secteur en raison de la structure de leur masse salariale. D'abord, avec le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) qui est monté en puissance avec un montant passé de 4 % à 6 % de la masse salariale brute pour les rémunérations inférieures ou égales à 2,5 SMIC. Ensuite, avec le pacte de responsabilité grâce auquel les cotisations patronales sur les bas salaires ont été abaissées au 1er janvier dernier. La lutte contre la concurrence déloyale, à laquelle le transport routier est particulièrement confronté, est une priorité du Gouvernement. Des mesures ont été prises en ce sens. Ainsi, la loi no 2015-990 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances du 6 août 2015 est venue compléter la loi no 2014-790 du 10 juillet 2014 en matière de détachement des travailleurs. Elle prévoit de généraliser les formalités déclaratives pour les conducteurs détachés. Ces formalités s'appliqueront notamment aux conducteurs qui exécutent des opérations de cabotage. En permettant de donner plein effet aux règles européennes qui garantissent l'application des minima de salaires français, ces dispositions contribueront à rétablir des conditions de concurrence loyale entre les entreprises résidentes et les autres entreprises. Ces dispositions sont applicables au transport de marchandises et de voyageurs, tant lourd que léger. Par ailleurs, afin de lutter contre les pratiques consistant à mobiliser, durant des cycles de travail de plusieurs semaines, des conducteurs provenant d'États où le coût du travail est inférieur, la loi du 10 juillet 2014 a créé une infraction de nature délictuelle réprimant les organisations du travail qui amènent le conducteur à prendre son repos hebdomadaire normal dans la cabine de son véhicule. Cette disposition a été complétée par décret du 13 octobre 2015 avec l'instauration d'une contravention de 5e classe permettant de sanctionner la prise ponctuelle d'un repos hebdomadaire normal en cabine. Mais les conditions d'une concurrence saine et loyale ne pourront être établies qu'au niveau européen. C'est pourquoi les autorités françaises promeuvent activement auprès des institutions communautaires et des autres États-membres, une meilleure coopération entre les services de contrôle et l'harmonisation des politiques européennes de contrôle. En outre, dans le processus en cours de clarification des textes européens, la France va proposer d'assujettir les entreprises employant des véhicules légers selon des conditions similaires à celles en vigueur pour les entreprises employant des véhicules de plus de 3,5 tonnes, moyennant des ajustements quant aux exigences relatives à la capacité professionnelle et à la capacité financière. Notre propre réglementation contient ce type de dispositions. L'enjeu est donc bien leur introduction homogène dans l'Union européenne.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Mathis](#)

Circonscription : Aube (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 86656

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 août 2015](#), page 5835

Réponse publiée au JO le : [22 décembre 2015](#), page 10514