



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 42872

Texte de la question

M. Yannick Favennec attire l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur la situation des entreprises françaises de transport routier. Ces entreprises se sont engagées depuis plusieurs années sur plusieurs fronts (innovation, performance économique et diversification, progrès social, mobilité durable) et, plus particulièrement, sur celui de l'ouverture à la concurrence européenne, malgré un déséquilibre de plus en plus profond avec les entreprises des autres pays de l'Union européenne. Les disparités d'ordre social qui existaient au niveau des quinze pays membres se sont traduites par un recul de 12 % du pavillon français dans les échanges internationaux, passant ainsi de 54 % en 1997 à 42 % en 2002, mais également par l'absence de création d'emplois pour la première fois en 2003, après la création de 10 000 emplois par an pendant quinze ans, dans le secteur du TRM. L'élargissement de l'Union européenne ne peut qu'accélérer ce phénomène, si les normes sociales qui s'imposent aux entreprises françaises demeurent sensiblement en deçà des dispositions contenues dans la directive n° 2002-15 sur la durée du travail dans les transports. Il importe donc de remettre les entreprises françaises dans la course européenne et de sauver des emplois français en transcrivant les dispositions contenues dans cette directive dans le droit national. Le rapport élaboré dans le cadre de la mission parlementaire confiée à M. Francis Hillmeyer a confirmé la nécessité de transposer la directive temps de travail des conducteurs. Il a également proposé de geler la TIPP professionnelle en France, tant que la moyenne européenne n'aura pas rattrapé le niveau français et, enfin, il demande que le cabotage, variable d'ajustement des conditions de concurrence, soit encadré. Il lui demande quelles sont ses intentions pour faire face à la situation extrêmement préoccupante des entreprises de transport de marchandises.

Texte de la réponse

Le plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier de marchandises qui est confronté à des difficultés structurelles, amplifiées par la moindre croissance économique de ces dernières années et l'élargissement de l'Union européenne, constitue une priorité pour l'action du Gouvernement. La hausse récente des prix du gazole a accru les difficultés de la profession, amenant à prendre des mesures d'urgence qui ont été annoncées le 14 octobre dernier, et qui s'ajoutent au dispositif structurel mis en oeuvre le 8 septembre dernier. De portée très structurelle, le plan présenté le 8 septembre 2004 en conseil des ministres a pour objectif de redonner de la compétitivité aux entreprises de transport pour qu'elles retrouvent les moyens de leur développement sur le marché européen. Il vise également la promotion de l'emploi et de la cohésion sociale. Dans le domaine social, la transposition des directives 2000/34 du 22 juin 2000 et 2002/15 du 11 mars 2002 sur le temps de travail, constitue un enjeu majeur pour l'ensemble de la profession. Afin d'être en mesure de réaliser cette transposition dans les meilleurs délais pour répondre rapidement à la situation difficile que connaissent les entreprises françaises soumises à la concurrence européenne, le Gouvernement a choisi de transposer par ordonnance les deux directives. La loi du 18 mars 2004 l'a habilité à cet effet. Le scénario retenu à l'issue de la phase de concertation, qui a été menée avec les partenaires sociaux s'organise autour de trois principes : le maintien des durées légales de temps de service fixées par le décret du 25 avril 2002 ; la définition d'une période de référence de trois mois pour le calcul de la durée du travail, des heures supplémentaires et des repos

compensateurs, avec possibilité de choisir une période de référence de quatre mois par accord de branche ou d'entreprise ; l'accompagnement de l'évolution de la réglementation par le dialogue social dans la perspective d'un accord entre les partenaires sociaux portant sur une garantie de rémunération mensuelle conventionnelle. L'ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 a réalisé cette transposition. Le projet de décret d'application de cette ordonnance a été soumis, au cours du mois de décembre dernier, à la consultation des organisations professionnelles d'employeurs et des organisations syndicales de salariés. Sa publication interviendra très prochainement. Dans le domaine fiscal, les mesures du plan de mobilisation et de développement ont pour objectif de donner à la profession une lisibilité à moyen terme en pérennisant le régime du gazole professionnel. En conséquence, le montant de la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) appliquée au gazole professionnel sera stabilisé dès janvier 2005, et pour trois ans, à 39,19 euros par hectolitre. Ce taux correspond au minimum de taxation imposé par la directive n° 2003/96 du 27 octobre 2003 sur la taxation de l'énergie. Cette directive est essentielle pour le transport routier. En effet, elle consacre le principe d'un gazole professionnel et prévoit un rapprochement progressif des taux de taxation afin de réduire les distorsions de concurrence en Europe. L'engagement et la détermination de l'ensemble du gouvernement français avaient permis, en 2003, l'adoption de cette directive. Le système de remboursement partiel de la TIPP, dont la profession bénéficie déjà, est simplifié et considérablement amélioré : le plafonnement par véhicule a été supprimé à compter du 1er janvier 2005 ; le délai de remboursement sera réduit d'un mois en 2005, avec un objectif de réduction d'un mois supplémentaire par la suite. Le plan prévoit également le doublement du dégrèvement de la taxe professionnelle et l'élargissement de son application à tous les poids lourds de 7,5 tonnes et plus ; le seuil était précédemment de 16 tonnes. S'agissant des mesures d'urgence annoncées le 14 octobre dernier à la suite de l'augmentation des cours du pétrole, le doublement en 2005 du dégrèvement de la taxe professionnelle et l'élargissement de son application aux véhicules d'un poids total autorisé égal ou supérieur à 7,5 tonnes seront appliqués de façon rétroactive sur l'ensemble de l'année 2004. De même, le déplafonnement de la base de remboursement de la TIPP est applicable dès le 1er juillet 2004 au lieu du 1er janvier 2005. Des guichets uniques ont été mis en place dans les régions, sous l'autorité du préfet. Au cas par cas, la commission départementale d'examen des problèmes de financement des entreprises (CODEFI) instruira les demandes d'étalement d'échéances fiscales ou de cotisations sociales des entreprises en difficulté. À ces mesures d'urgence d'effet immédiat s'ajoute, de façon pérenne, une augmentation du dégrèvement de la taxe professionnelle au 1er janvier 2005. Ce dégrèvement est triplé, passant désormais à 366 euros par véhicule. Les pouvoirs publics ont également organisé, avec les représentants des donneurs d'ordre et des transporteurs, l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques.

Données clés

Auteur : [M. Yannick Favennec](#)

Circonscription : Mayenne (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 42872

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 juin 2004, page 4897

Réponse publiée le : 15 février 2005, page 1780