



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 64970

Texte de la question

M. Jean-Claude Lenoir * appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les difficultés rencontrées par les entreprises de transport routier de marchandises du fait que l'ouverture de ce marché à la concurrence européenne s'est faite sans harmonisation fiscale préalable. Dans ce contexte, la taxe professionnelle constitue un levier important. En effet, le transport routier a la particularité d'être un service industriel cumulant le double inconvénient d'être une activité nécessitant d'importants investissements et une masse salariale non moins importante. Plusieurs pistes permettraient d'alléger le poids de la taxe professionnelle pesant sur les entreprises françaises de transport : réduction du plafonnement en deçà de 3,5 % de la valeur ajoutée, exclusion des véhicules roulants de l'assiette de la taxe professionnelle au regard du fait qu'ils font déjà l'objet d'une taxation à l'essieu ou bien prise en compte de ces véhicules à leur valeur vénale, augmentation du montant de l'abattement institué par l'article 1647-C-I du code général des impôts et extension de cet abattement à tous les véhicules. Il lui demande si le Gouvernement envisage de prendre de telles mesures afin de restaurer la compétitivité du transport routier de marchandises français.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est entièrement mobilisé pour soutenir et promouvoir le secteur routier français. Ainsi, depuis son entrée en fonction, de nombreuses initiatives entreprises par ce dernier illustrent sa détermination à défendre et restaurer la compétitivité des entreprises françaises de transport routier de marchandises confrontées à une concurrence accrue, liée à l'élargissement du marché européen et à la hausse des prix du carburant. Ainsi, la loi du 20 juillet 2005 vient de ratifier l'ordonnance portant transposition des directives 2000/34 du 22 juin 2000 et 2002/15 du 11 mars 2002 sur l'aménagement du temps de travail. Elle constitue une avancée majeure pour l'ensemble de la profession qui trouve ainsi de la souplesse lui permettant, dans le respect des règles de sécurité, de lutter à armes égales avec ses concurrents. De plus, une disposition de la loi 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises limite à 30 jours consécutifs et à 45 jours sur une année la durée maximale de cabotage par les transporteurs non résidents. Elle spécifie que l'activité de cabotage doit revêtir un caractère non habituel, non continu et non régulier. Elle soumet les conducteurs aux règles du détachement et donc aux règles d'ordre public applicables en France en matière de droit du travail. Enfin, la loi crée des sanctions pénales dissuasives pour le cabotage illégal ou irrégulier ; elles comprennent en particulier l'immobilisation du véhicule en infraction. Par ailleurs, les très grandes difficultés éprouvées par les transporteurs routiers à augmenter leurs tarifs pour tenir compte de la hausse du gazole peuvent mettre en danger la survie de certaines entreprises de transport. Afin de donner aux professionnels du transport routier les moyens légaux de répercuter automatiquement les hausses du carburant dans leurs factures, le Gouvernement présentera au Parlement, dès l'automne, des dispositions législatives à cet effet. Le carburant sera mentionné expressément dans les éléments de juste rémunération du transporteur et les charges de carburant effectivement supportées par le transporteur pour l'exécution du contrat devront figurer dans les contrats et sur les factures liées aux opérations de transport. L'élargissement de l'Union européenne rend également

indispensable l'harmonisation des conditions de concurrence entre transporteurs des États membres. Ainsi, dans le domaine de l'harmonisation sociale, la France participe activement aux travaux d'élaboration du nouveau règlement relatif aux temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels. Ce texte est attendu depuis longtemps par la France. Le règlement actuellement en vigueur remonte à 1985 et comporte de nombreuses imperfections le rendant inadapté aux conditions actuelles du transport routier. Adopté par le Parlement européen en deuxième lecture au mois d'avril, le texte fera l'objet d'une procédure de conciliation à la rentrée. De plus, l'instauration d'un gazole professionnel européen a été proposée dans le Livre blanc relatif à la politique européenne des transports à l'horizon 2010. La directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 a mis en place un dispositif de convergence progressive vers le haut de la fiscalité du gazole, au moyen du relèvement des taux minimaux de taxation dans les États dont le taux de taxation est faible. L'accélération du processus d'harmonisation des taux de taxation du gazole professionnel est à l'étude, en concertation avec le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. Enfin, des mesures permettant de conforter les avancées déjà enregistrées en matière de dégrèvement de taxe professionnelle pour les entreprises utilisant des véhicules poids lourds font l'objet d'un examen approfondi dans le cadre de la préparation du projet de loi de finances pour 2006. Les mesures d'urgence arrêtées, dont une partie a d'ores et déjà été adoptée par le Parlement, attestent de l'importance que le Gouvernement attache à la compétitivité et à la défense des 400 000 emplois de ce secteur stratégique répartis sur tout le territoire.

Données clés

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

Circonscription : Orne (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 64970

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 17 mai 2005, page 4926

Réponse publiée le : 4 octobre 2005, page 9302