



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 7437

Texte de la question

M. Jean-François Mancel interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la mise en œuvre de la taxe poids-lourds ou écotaxe au mois de juillet 2013. En dehors du principe de répercussion de cette taxe sur le consommateur final, les entreprises concernées n'ont aujourd'hui aucune information ni directive sur les modalités de répercussion. En outre elles sont tout autant dans l'ignorance de la manière dont seront pris en charge les coûts induits non négligeables de cette taxation. Dans un secteur où les entreprises françaises sont confrontées à une concurrence sauvage qui leur a fait perdre d'importantes parts de marché et où les marges sont très faibles, il lui demande d'arrêter le plus rapidement possible sa position tout en respectant une indispensable concertation avec les professionnels du secteur.

Texte de la réponse

Le Gouvernement entend mener à bien ses engagements en matière de report modal et de respect de l'environnement. Cependant, conscient des difficultés rencontrées par les transporteurs routiers, il a également à cœur de les soutenir et de les accompagner dans le contexte économique actuel. S'agissant du cabotage et de la pression exercée par les pavillons étrangers sur les entreprises françaises, le Gouvernement veille à une application stricte de la réglementation existante. C'est pourquoi des directives ont été données à l'ensemble des services ministériels qui ont autorité sur l'exercice des contrôles pour mettre en œuvre tous les moyens relevant de leur compétence. Cette situation concurrentielle défavorable tient à ce que les réglementations sociales et les coûts salariaux sont très disparates à l'échelle européenne. A cet égard, les dispositions du règlement de 2009 précisent que les règles en matière de cabotage pour le transport routier de marchandises subordonnent l'ouverture accrue de ce marché à son harmonisation préalable au sein de l'Union. Cette harmonisation n'a pas été réalisée jusqu'à maintenant d'une manière suffisante, et il appartient à la Commission européenne d'apporter des éléments probants permettant d'envisager à terme une ouverture de ce marché. En l'attente de ces éléments, le ministère considère que cette ouverture est prématurée. En revanche, il serait d'une meilleure politique de faire porter les efforts, au niveau de l'Union, sur la mise en œuvre harmonisée des nombreuses règles adoptées ces dernières années (accès à la profession de transporteur routier, accès au marché, temps de conduite et temps de travail, poids et dimensions) et le développement de pratiques partagées par l'ensemble des États membres en matière de contrôle et de sanctions. Ces axes de travail constituent en réalité le principal vecteur de l'harmonisation du marché du transport routier de marchandises au sein de l'Union, préalable indispensable à l'examen des modalités d'une éventuelle libéralisation accrue des marchés. Toute nouvelle étape d'ouverture du cabotage ne sera donc pas acceptable à défaut d'une harmonisation préalable des conditions sociales d'exercice de la profession. Le Gouvernement a ainsi transmis cette position officiellement à la Commission européenne, le 5 novembre dernier. Pour ce qui concerne les poids lourds de 44 tonnes, le précédent Gouvernement a modifié plusieurs fois la loi et a produit deux textes réglementaires contradictoires en l'espace de quelques mois. En effet, la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle l'a conduit à autoriser, par décret, la circulation des poids lourds de 44 tonnes tout en

prévoyant qu'à compter de 2018, seuls ceux qui seraient équipés de six essieux pourraient rouler. La précédente majorité a ensuite voté un amendement dans la loi « Warsmann » supprimant l'obligation du sixième essieu. Elle a donc conduit le précédent Gouvernement à saisir le Conseil d'Etat d'un nouveau projet de décret. Le ministère a pris la décision d'autoriser la circulation des poids lourds de 44 tonnes avec cinq essieux mais en imposant des charges à l'essieu plus réduites afin de préserver l'état des routes. Un décret sera publié très prochainement en ce sens. Il était nécessaire d'examiner ce dossier au regard du contexte de la mise en oeuvre de la taxe poids lourds. En effet, sur ce point, la loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement a fixé le principe de la mise en place d'une écotaxe et de sa répercussion « par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises ». Le décret d'application publié le 4 mai 2012 par le précédent Gouvernement a généré des réserves de la part des professionnels du secteur. Un travail d'écoute et de concertation a été fait avec les acteurs concernés. A l'issue de cette période de concertation, s'agissant de la répercussion sur les chargeurs, il a été décidé de mettre en place un mécanisme de majoration de plein droit du transport. Il s'agira d'une majoration forfaitaire obligatoire instaurée quelle que soit l'activité de transport, assise sur une base légale, avec un taux fixé par région. Un taux spécifique sera en outre prévu pour le transport interrégional. Cette majoration inclura les frais de gestion supportés par les entreprises de transport routier marchand. Ces taux seront fixés annuellement par arrêté. Un texte de loi précisant ce dispositif sera déposé au début de l'année prochaine au Parlement. Le Gouvernement souhaite mettre en place un mécanisme de majoration clair et lisible, dans un contexte apaisé. La taxe s'appliquera à l'été 2013 et concernera les poids lourds de plus de 3,5 tonnes empruntant le réseau routier national non payant. Le transport routier doit prendre toute sa place dans la réflexion menée actuellement sur les transports de demain et le report modal. Mais plutôt que de mettre en concurrence les différents modes de transport, il est nécessaire au contraire de tirer parti des atouts de chacun dans son domaine de pertinence propre et de les faire évoluer en complémentarité. Il n'y a pas toujours d'alternative à la route et le transport routier apporte par sa souplesse, sa capacité à desservir tout point du territoire, une contribution indéniable au développement économique et à l'aménagement du territoire. Mais par exemple, nos ports, situés à l'interface de routes maritimes et de réseaux de transports multimodaux, ont un rôle essentiel à jouer. Les ports sont au coeur de la chaîne logistique d'approvisionnement des territoires. En collaboration avec les différents acteurs, ils peuvent mettre en place des offres de transport pertinentes répondant aux attentes des clients. L'objectif est bien d'organiser la chaîne logistique du premier au dernier kilomètre. Ainsi, afin de conserver à notre pays une place de premier rang dans le commerce international, sera préparé également une feuille de route pour l'ensemble de notre système portuaire. Celui-ci doit contribuer au développement industriel et économique français. L'innovation passe aussi par le développement des autoroutes ferroviaires (Atlantique), des autoroutes de la mer et le soutien au transport combiné. Le transport de marchandises, qui représente 420 000 salariés, dans des entreprises en moyenne de moins de 20 salariés, est un facteur clé de notre compétitivité. Le Gouvernement est pleinement mobilisé en faveur du secteur des transports routiers.

Données clés

Auteur : [M. Jean-François Mancel](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 7437

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [16 octobre 2012](#), page 5694

Réponse publiée au JO le : [25 décembre 2012](#), page 7946