



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

gazole

Question écrite n° 859

## Texte de la question

M. François Vannson attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la difficile situation actuellement vécue, ainsi que le vif malaise ressenti, par les transporteurs routiers en cette période de hausse du gazole. Effectivement, les transporteurs routiers indiquent la réalité des diverses difficultés rencontrées telles l'explosion des coûts de revient liés à la hausse du gazole, une harmonisation sociale et fiscale européenne non existante, un volume d'activité peu soutenu de par une consommation à la baisse... Celles-ci engendrent une importante augmentation des dépôts de bilan des entreprises de transport, ainsi que des difficultés de trésorerie entraînant une nécessité de concours bancaire en perpétuelle expansion. Les transporteurs routiers sollicitent donc que des mesures puissent être prises pour pallier cette situation, à savoir : le décret d'application de la loi du 05 janvier 2006, imposant une sanction de 15 000 € en cas de refus ou de non-respect de l'application du pied de facture gazole ; la révision des dispositifs Fillon, ainsi que la défiscalisation complète pour entreprises et salariés des heures supplémentaires dans le cadre de la loi TEPA ; le relèvement à son taux initial de 2000 ainsi que le remboursement de la TIPP ; la suppression de la taxe à l'essieu ainsi que de la taxe professionnelle ; la sécurisation gratuite des aires de repos pour conducteurs routiers ; le retour aux conditions CAPLIS des remises des péages. Les transporteurs routiers notent, de plus, que ces mesures ne nécessitent aucunement l'agrément européen pour se voir activées. Il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer les intentions du Gouvernement en la matière.

## Texte de la réponse

Le secteur du transport routier est particulièrement affecté par la conjoncture économique défavorable et une concurrence très vive, aux dimensions européennes, qui contribue à tirer les prix vers le bas. Dans un tel contexte, les missions de régulation de l'État apparaissent essentielles. C'est pourquoi, sous la présidence du ministre des transports, une table ronde du transport routier de marchandises a réuni à l'automne 2013 l'ensemble des partenaires sociaux du secteur et des représentants de plusieurs ministères. Un large champ de concertation et d'actions a ainsi été ouvert pour répondre aux principaux enjeux du secteur et quatre axes de travail ont été tracés : agir au niveau européen pour une concurrence loyale, favoriser la concertation entre acteurs sociaux, accroître l'efficacité de l'action de l'État, construire une politique ambitieuse de contrôle. À cet effet, une circulaire interministérielle du 24 décembre 2013, marquant la volonté d'une coordination renforcée des services de l'État sur le terrain, définit les orientations prioritaires en matière de régulation et de contrôle. Dans ce domaine, la préoccupation du ministère chargé des transports est également portée au niveau européen. La France a organisé en avril dernier la première conférence européenne, dédiée au transport routier de marchandises : la lutte contre une concurrence déloyale, au travers d'une convergence sociale et d'un renforcement de l'efficacité des politiques de contrôle, était au centre des débats. 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 oeuvre tous les moyens relevant de leur compétence. Concernant le transport léger, l'article 16 de la loi du 10 juillet 2014 visant à lutter

contre la concurrence sociale déloyale étend aux transporteurs non résidents, utilisant des véhicules d'un poids maximum autorisé inférieur à 3,5 t, la réglementation relative au cabotage. Par ailleurs, les autorités françaises ont signifié avec fermeté à la Commission européenne leur opposition à toute nouvelle ouverture du marché, à défaut d'un minimum d'harmonisation préalable des conditions sociales d'exercice de la profession, ainsi que des contrôles exercés par les autorités nationales des différents États-membres. La position française a été entendue : la Commission a renoncé à proposer une nouvelle étape de libéralisation du cabotage, initialement prévue pour 2014. Sur les postes de fiscalité du gazole et de la taxe à l'essieu, la France est désormais au niveau des minima communautaires autorisés. La taxation du gazole professionnel est sous la moyenne communautaire. Afin de répondre aux conséquences des fluctuations substantielles du prix du pétrole qui affectent particulièrement le secteur du transport routier de marchandises (TRM), le législateur est intervenu à différentes reprises afin de faciliter les relations commerciales entre les entreprises de TRM et leurs clients, en instaurant un mécanisme de répercussion des variations du coût du carburant sur les prix du transport. Il s'agit, par conséquent, d'un dispositif de révision du prix initialement convenu qui impose aux deux parties, la mise en oeuvre d'un mécanisme d'ajustement dans le temps des charges de carburant qui deviennent ainsi neutres pour l'entreprise de transport. Ces dispositions sont d'ordre public et sont applicables à l'ensemble des contrats de transport, aux contrats de commissionnaires de transport pour la part relative à l'organisation des transports routiers de marchandises et aux contrats de location de véhicules avec conducteurs destinés au TRM. Le contrôle de cette réglementation est assuré par la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF). Par ailleurs, dans le cadre des travaux en cours sur la réforme de la directive énergie, la France s'attache à défendre et à préserver le régime du gazole professionnel, tant que subsistera une disparité des taux de taxation des carburants dans l'Union européenne. La loi de finances pour 2010 a supprimé la taxe professionnelle (TP) et l'a remplacée, depuis le 1er janvier 2010, par la contribution économique territoriale (CET) qui comprend la cotisation foncière des entreprises (CFE) et la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE). La CVAE a été configurée pour protéger les petites et moyennes entreprises d'une imposition trop forte. Par ailleurs, les véhicules, comme tous les équipements et biens mobiliers qui faisaient partie de l'assiette de la TP, ne figurent plus dans la base d'imposition de la CFE. Compte-tenu de ces éléments, il apparaît que la réforme s'est globalement traduite par un allègement fiscal, de nature à soutenir la compétitivité des entreprises de transport routier de marchandises. En matière de coût du travail, les entreprises de transport routier bénéficient des effets des lois relatives aux exonérations de cotisations sociales et aux réductions de charges sociales et fiscales. Un effort particulier est notamment consenti en faveur du secteur, par la prise en compte des heures d'équivalence dans ces mécanismes. Par ailleurs, la mise en place d'un crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) bénéficie, tout particulièrement, aux entreprises du secteur du transport routier, au regard de la structure de leur masse salariale. En effet, ce dispositif a permis aux entreprises de réaliser des économies d'impôts, au titre de 2013, équivalentes à 4 % de la masse salariale brute pour les rémunérations inférieures ou égales à 2,5 fois le SMIC. Ce taux est porté à 6 % pour l'année 2014. Les entreprises qui le souhaitaient ont pu bénéficier de l'avantage de trésorerie dès 2013 grâce à un dispositif de préfinancement, reposant sur la Banque publique d'investissement et les banques commerciales. S'agissant des parkings poids lourds sécurisés, ils sont, pour des raisons évidentes de fonctionnement, souvent complétés par une gamme de services pour les conducteurs et leurs véhicules. Ces structures répondent aux mêmes justifications que les centres routiers. Toutefois, alors que le stationnement simple est gratuit pour les transporteurs sur l'ensemble du réseau autoroutier, l'utilisation des parkings poids lourds sécurisés devient, du fait des investissements nécessaires à leur sécurisation, de la qualité de leur conception et de leur maintenance, un service payant devant trouver sa rentabilité. Les hausses des tarifs des péages en 2014 ont fait l'objet d'une information au comité des usagers en novembre 2013. Cette présentation anticipée a facilité la tâche des professionnels au moment des négociations contractuelles avec leurs clients. La méthode globale de calcul des hausses des tarifs pour les poids lourds (classes 3 et 4) repose notamment, sur une formule d'indexation à l'inflation, qui figure au contrat de concession en vigueur entre l'État concédant et la société privée.

## Données clés

**Auteur :** [M. François Vannson](#)

**Circonscription :** Vosges (3<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question** : Question écrite

**Numéro de la question** : 859

**Rubrique** : Énergie et carburants

**Ministère interrogé** : Économie et finances

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

Date(s) clé(e)s

**Question publiée au JO le** : [17 juillet 2012](#), page 4377

**Réponse publiée au JO le** : [27 janvier 2015](#), page 611