



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 8804

Texte de la question

M. Éric Woerth attire l'attention de 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 les inquiétudes des entreprises de transport routier. Le transport routier est le mode premier de transport de marchandises, ce qui en fait un secteur clef de l'économie française. Avec plus de 1 095 entreprises en Picardie, le transport routier est un acteur majeur de l'aménagement et de la desserte de la région, mais aussi de l'ensemble du territoire national. De plus, il est aussi essentiel à l'emploi puisque non seulement il offre des formations qualifiantes à de nombreux jeunes mais, en Picardie, ses salariés de la branche conventionnelle représentent 5,5 % des actifs de la région. Ce secteur reste cependant particulièrement vulnérable à la conjoncture. Dans un contexte de crise, il va de soi qu'il est nécessaire d'appuyer nos entreprises et de favoriser leur compétitivité. Le secteur a grand besoin de mesures phares comme une baisse du coût du travail. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour préserver et soutenir la filière du transport routier.

Texte de la réponse

Conscient des difficultés rencontrées par les transporteurs routiers, le Gouvernement a à cœur de les soutenir et de les accompagner dans le contexte économique actuel. La compétitivité du secteur relève de plusieurs domaines et notamment de la fiscalité, de la concurrence avec les pavillons tiers et du coût du travail. En matière de fiscalité, 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 a généré des réserves de la part des professionnels du secteur. Le ministre a donc souhaité poursuivre un travail d'écoute et de concertation avec les acteurs concernés. A l'issue de cette période, il a décidé, s'agissant de la répercussion sur les chargeurs, de mettre en place un mécanisme de majoration de plein droit du prix 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. Le Gouvernement a souhaité aboutir à un mécanisme de majoration clair et lisible, dans un contexte apaisé. Les taux sont issus d'un travail objectif et scientifique et répondent, au niveau macro-économique, à une répercussion intégrale du montant de l'écotaxe. Un texte de loi précisant ce dispositif a été déposé au Parlement. Il a été adopté à l'unanimité au Sénat en février dernier et sera débattu à l'Assemblée nationale en avril. 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 passée ces derniers mois sous la moyenne communautaire. En matière de prix du carburant, la répercussion des hausses dans les contrats de transport est essentielle à l'équilibre financier à court terme des entreprises de transport routier. Un mécanisme de répercussion des variations du coût du gazole sur le prix de transport permet aux transporteurs de répercuter la hausse du carburant à leur donneur d'ordre. Cette disposition est d'ordre public, assortie d'une clause pénale qui sanctionne d'une amende de 15 000 € les donneurs d'ordres

méconnaissant leurs obligations. Elle est applicable à l'ensemble des contrats de transports et il appartient à l'ensemble des chefs d'entreprises d'en revendiquer l'application. La direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), chargée du contrôle de l'application de ce dispositif, est sensibilisée à cette question et exerce des contrôles afin de s'assurer du respect du dispositif de répercussion par les opérateurs, à partir des informations qui lui sont communiquées. 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 en vue d'atténuer les distorsions de concurrence résultant du déficit d'harmonisation fiscale entre les États membres. 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. 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, qui précisent 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 attente de ces éléments, cette ouverture est prématurée. Le Gouvernement estime qu'il serait d'une meilleure politique de faire porter les efforts, au niveau de l'Union, sur la mise en oeuvre 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 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. Concernant le coût du travail, ce sujet dépasse le seul domaine du transport et de la logistique et intéresse l'ensemble du tissu productif français. Aussi cette question est traitée dans le cadre des travaux entrepris par le Gouvernement pour améliorer la compétitivité des entreprises françaises. A la suite de la remise de son rapport par Monsieur Louis Gallois, le Gouvernement a pris un certain nombre de mesures concrètes afin de renforcer la compétitivité des entreprises nationales. La mise en place d'un crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi bénéficiera tout particulièrement aux entreprises du transport, soumises à une concurrence internationale particulièrement vive.

Données clés

Auteur : [M. Éric Woerth](#)

Circonscription : Oise (4^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8804

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 octobre 2012](#), page 6081

Réponse publiée au JO le : [9 avril 2013](#), page 3964