



14ème législature

Question N° : 4947	De M. Alain Marty (Union pour un Mouvement Populaire - Moselle)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports	Tête d'analyse > transport de marchandises	Analyse > entreprises. revendications.
Question publiée au JO le : 18/09/2012 Réponse publiée au JO le : 15/01/2013 page : 624		

Texte de la question

M. Alain Marty 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 la situation des transports publics de marchandises. La branche transport et logistique représente en France 800 000 emplois directs ou indirects et génère un chiffre d'affaires de 52 milliards d'euros. Autant dire qu'elle est un maillon stratégique de notre économie. Et pourtant près de 40 % des PME du transport sont en déficit d'exploitation pour de multiples raisons : très faible marge nette, empilement des charges, coût galopant des carburants, *idem* pour les péages autoroutiers, progression du cabotage avec les voisins européens qui pratiquent un véritable *dumping* social. Il aimerait savoir quelles sont les mesures que le Gouvernement envisage de mettre en oeuvre pour soutenir cette filière professionnelle.

Texte de la réponse

Conscient des difficultés rencontrées par les transporteurs routiers, le Gouvernement est pleinement mobilisé en faveur du soutien de la compétitivité de ces entreprises. 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 donc aux transporteurs de répercuter la hausse du carburant à son 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 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. 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 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 attendant de ces éléments, le Gouvernement 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 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 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. En matière de tarification des péages, les hausses pour 2013 ont fait l'objet d'une information au comité des usagers du 30 novembre 2012. Cette présentation anticipée facilite 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. Concernant le coût du travail, cette question est traitée dans le cadre des travaux entrepris par le Gouvernement pour améliorer la compétitivité des entreprises françaises. Suite à la remise du rapport de 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.