



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>37579</b>	<b>De M. Stéphane Trompille ( La République en Marche - Ain )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Impact financier sur les entreprises du transport</b>	<b>Analyse &gt; Impact financier sur les entreprises du transport.</b>
Question publiée au JO le : <b>23/03/2021</b> Réponse publiée au JO le : <b>14/12/2021</b> page : <b>8924</b>		

### Texte de la question

M. Stéphane Trompille alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur certaines mesures présentes dans la loi de lutte contre le dérèglement climatique qui impacteront lourdement les entreprises du transport. Cette loi prévoit la fin de la TICPE pour ces entreprises ainsi que la mise en place d'une taxe régionale. Ces deux mesures auraient pour conséquence une grave diminution du résultat de ces entreprises. Elles n'auraient donc plus la capacité d'investir afin de réduire leur empreinte carbone (nouveaux véhicules moins polluants, formation à l'écoconduite, etc.). La crise sanitaire que l'on traverse a déjà mis à mal certaines entreprises du transport en France qui ont malgré tout répondu présent pour que tous les magasins soient approvisionnés. Aussi, il lui demande ce que le Gouvernement compte mettre en œuvre pour soutenir les entreprises du transport face à cette situation.

### Texte de la réponse

S'agissant des conséquences de la crise liée au coronavirus, la désorganisation de l'économie qui a accompagné la propagation de l'épidémie a atteint la plupart des activités parmi lesquelles celle du transport routier de marchandises. À ce titre, ce secteur a bénéficié, dès le début de la crise, non seulement de mesures transversales sans précédent mises en place pour soutenir l'ensemble des entreprises du pays, telles que des reports de cotisations sociales pour les très petites entreprises (TPE) et les petites et moyennes entreprises (PME), l'élargissement du dispositif d'activité partielle ou l'engagement de la Banque publique d'investissement en matière de soutien à la trésorerie et de garantie pour des prêts bancaires, mais aussi de mesures spécifiques au transport routier, telle que le remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) au trimestre échu et non au semestre échu et le report au 1er décembre 2020 de l'échéance de la taxe sur les véhicules routiers (TSVR) qui devait être payée au plus tard au 1er septembre 2020. Les règles de capacité financière à respecter par les entreprises pour être inscrites au registre des transporteurs ont également été assouplies. Le Gouvernement est très attentif à la situation des entreprises de transport routier. Cela est d'autant plus justifié que la reprise d'activité s'inscrit dans la durée. Les mesures mises en place sont fortes et ont eu des effets rapides sur la trésorerie des entreprises du secteur. Au regard du caractère par nature évolutif de la situation sanitaire et économique, le Gouvernement continue à adapter les mesures de soutien aux entreprises. Par ailleurs, le Gouvernement a placé la transition énergétique au cœur de son action comme en témoigne la mise en œuvre du Plan climat et de la Stratégie nationale bas carbone visant à concrétiser l'Accord de Paris. La mobilisation des entreprises de transport routier de marchandises depuis plus de 10 ans a permis des progrès très importants dans la réduction de l'empreinte carbone du secteur mais les objectifs ambitieux de décarbonation des transports en 2050 nécessitent une accélération de la



transition énergétique. À cette fin, la loi portant lutte contre le dérèglement climatique fixe en son article 130 un objectif programmatique de suppression en 2030 du dispositif de gazole professionnel, en cohérence avec la proposition de la Convention citoyenne pour le climat. Néanmoins, le Gouvernement est attentif à ce que cette évolution ne se fasse pas au détriment du pavillon français. Compte tenu des écarts de fiscalité sur les carburants entre les pays de l'Union européenne (UE), toute augmentation du gazole professionnel non coordonnée au niveau européen présenterait un très fort risque de renforcement des pavillons étrangers sur le marché domestique, au détriment des emplois du pavillon français et sans gain écologique. C'est pourquoi la présidence française de l'UE, en 2022, fera une priorité de la révision de la directive Énergie dans le sens d'une convergence de la fiscalité applicable aux carburants utilisés par les professionnels du transport routier, entre les États membres. Par ailleurs, l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole ainsi que les réseaux d'avitaillement sont actuellement réduits. Une Task force réunissant constructeurs, transporteurs et énergéticiens a été constituée pour définir des cibles partagées de développement de l'offre de véhicules propres et les réseaux d'avitaillement correspondants. Le rapport au Parlement à l'issue de la présidence française de l'Union européenne en 2022, tel que prévu à l'article 130 du projet de loi, permettra de présenter une trajectoire de suppression du dispositif de remboursement partiel de la TICPE, éclairée des perspectives de convergence de la fiscalité sur les carburants au niveau européen et des données sur l'offre de véhicules à motorisation alternative au gazole et les réseaux d'avitaillement en énergies « vertes ». Le Gouvernement prévoit également que la trajectoire de suppression progressive du gazole professionnel soit assortie de mesures de soutien au secteur. L'article 137 de la loi prévoit de permettre aux régions frontalières de mettre en place une contribution spécifique du transport routier de marchandises. Si le niveau de la fiscalité constitue une préoccupation majeure du Gouvernement, cette disposition s'inscrit dans une logique de mise en œuvre d'un prix juste pour les prestations de transport routier. La mise en place d'une contribution régionale « poids lourds » restera une décision de la région concernée et est subordonnée au fait que cette dernière a repris la gestion d'une partie du réseau routier national, possibilité prévue dans le cadre du projet de loi dit "4D" (décentralisation, différenciation, déconcentration, décomplexification). Une ordonnance précisera les modalités de mise en œuvre. Les régions devront bien entendu concerter avec les secteurs concernés. Si certaines régions devaient mettre en place cette contribution, celle-ci participera nécessairement au financement du réseau routier, conformément à la Directive Eurovignette et sera applicable dans les mêmes conditions aux entreprises établies hors de France. Le Gouvernement est très attentif au secteur du transport routier. Son rôle est essentiel pour approvisionner la population et l'économie. Les mesures proposées dans la loi intègrent des objectifs de soutenabilité pour les entreprises, de transparence et de concurrence équilibrée au sein du marché du transport routier.