



Le Transport Routier de Marchandises

Etude réalisée par **Asterès**

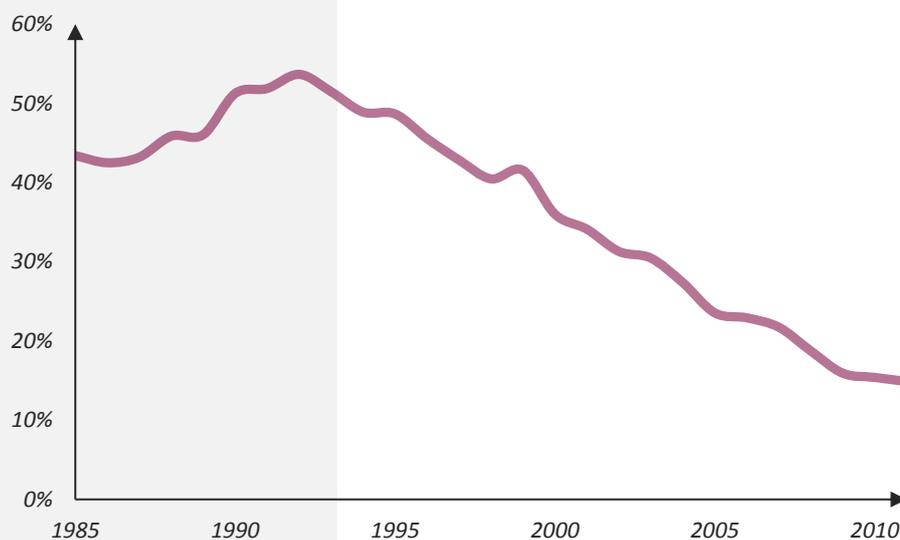
pour le compte de la **Fédération nationale des
transporteurs routiers**

Juillet 2013

Asterès 



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



Part de marché du pavillon français à l'international

En pourcentage des tonnes-kilomètres réalisées sur la partie française des trajets internationaux





Préambule

La Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) est la première organisation professionnelle du secteur du transport routier de marchandises (TRM) en France. Défendant les intérêts des entreprises françaises, la fédération souligne le déficit de compétitivité dont souffre notre pavillon face à ses concurrents européens, notamment vis-à-vis des transporteurs allemands et espagnols.

Soumis à d'importantes charges fiscales et sociales ainsi qu'à une réglementation sur le temps de travail contraignante par rapport aux standards européens, les transporteurs français ne peuvent aligner leurs prix sur ceux des concurrents étrangers. En conséquence, la perte de part de marché à l'international a été spectaculaire sur les vingt dernières années. En outre, les pavillons étrangers gagnent du terrain à l'intérieur même de nos frontières avec l'essor du cabotage. Une telle situation pèse nécessairement sur le volume d'emploi du transport routier de fret français.

Dans ce contexte, il est impératif de préserver le secteur de toutes nouvelles augmentations de charges. Les mesures doivent être implémentées pour réduire les écarts de coût existant avec nos concurrents européens. A cet égard, le Crédit d'impôt compétitivité-emploi va dans le bon sens. Néanmoins, son mode de financement et son imputation comptable risquent d'annuler ses effets positifs pour le TRM.

Les travaux réalisés par Asterès ont pour but d'avertir les pouvoirs publics sur la situation financière dégradée du secteur et de développer des propositions destinées à accompagner la FNTR dans ses discussions avec le Gouvernement.

Rédacteurs :

Nicolas Bouzou

*Economiste
Directeur fondateur d'Asterès*

Christophe Marques

*Chargé d'études économiques
Pôle analyse des politiques publiques*



Table des matières

	Préambule	3
Partie 0.	Synthèse opérationnelle	5
Partie 1.	Le TRM est confronté à des difficultés structurelles	8
	[1.1] Les transporteurs français souffrent d'un important déficit de compétitivité par rapport à leurs concurrents européens	8
	[1.2] Le coût du travail, la fiscalité et la réglementation jouent en défaveur des transporteurs français	14
	[1.3] De nombreuses sociétés françaises de transport sont en situation de fragilité financière	17
Partie 2.	Les entreprises du TRM sont pénalisées par une conjoncture défavorable	18
	[2.1] La France est retombée en récession début 2013	18
	[2.2] L'activité du TRM est très sensible à la conjoncture macroéconomique	19
Partie 3.	La fiscalité écologique pèse sur les marges sans contribuer au développement durable	24
	[3.1] La fiscalité écologique est l'un des cinq leviers dont disposent les pouvoirs publics pour protéger l'environnement	24
	[3.2] La taxe poids lourds n'aura pas les effets escomptés sur les émissions de CO2	27
Partie 4.	CICE : attention aux modalités d'application	31
	[4.1] Le CICE vise l'amélioration de la compétitivité française	31
	[4.2] Concrètement pour les entreprises...	31
	[4.3] Le CICE peut permettre de doubler la marge nette des sociétés françaises du TRM	36
	[4.4] Les modalités d'imputation du CICE ne doivent pas être en défaveur des entreprises du transport routier	39
	[4.5] Le financement du CICE ne doit pas se faire au détriment des entreprises du transport routier	40

Synthèse opérationnelle

► **Les entreprises françaises du transport routier de marchandises souffrent d'un sensible déficit de compétitivité par rapport à leurs concurrents européens.**

- La part de marché du pavillon français sur les trajets internationaux s'est effondrée, passant de 53% en 1993, date de la libéralisation du secteur en Europe, à seulement 15% en 2011.
- La concurrence étrangère est également intense sur le marché intérieur français. Le cabotage, défini comme un transport intérieur réalisé par une société étrangère, s'est fortement développé au cours des années 2000. La France est l'un des pays d'Europe les plus cabotés. Les professionnels du secteur estiment que le cabotage représente 10% des trajets intérieurs longue distance.
- La concurrence étrangère s'intensifie. Les transporteurs implantés dans les pays du sud de l'Europe profitent d'une baisse des salaires réels du fait de la crise économique. A noter que le pavillon espagnol est de loin le premier « caboteur » en France.

► **Le coût du travail, la fiscalité et la réglementation sur le temps de travail jouent en défaveur des transporteurs français**

- Le coût du travail en France figure parmi les plus élevés d'Europe. Une société française de transport supporte un coût horaire de conduite 30% supérieur à celui d'une société d'Allemagne de l'Ouest et supérieur de 52% à celui d'une société espagnole. Ces écarts s'expliquent par le niveau des cotisations patronales en France, par l'importance des frais de déplacement et par une réglementation française sur le temps de travail des conducteurs singulièrement contraignante.
- Compte tenu d'une réglementation française sur le temps de travail des chauffeurs particulièrement contraignante, ces derniers réalisent en moyenne moins d'heures de conduite annuelles que leurs homologues européens. Par ailleurs, la réglementation française impose que les temps de moindre activité et les temps de pause soient rémunérés comme des heures de conduite. En conséquence, le coût unitaire d'une heure de conduite est sensiblement plus élevé pour un chauffeur employé en France que pour un chauffeur employé à l'étranger.
- Le secteur du transport routier est en France « surfiscalisé ». La fiscalité représente un cinquième du chiffre d'affaires hors taxe, contre « seulement » 10% pour l'ensemble de l'économie. Cela s'explique par l'application de taxes spécifiques au secteur : TICPE, taxe à l'essieu, péages et bientôt taxe poids lourds.

► ***La mauvaise conjoncture économique se conjugue aux difficultés structurelles pour affaiblir financièrement le secteur***

- L'activité du TRM amplifie à la hausse comme à la baisse les variations du PIB. En 2013, l'activité du secteur pourrait se replier de 4% au regard de la conjoncture macroéconomique.
- Les défaillances d'entreprises dans le secteur sont en augmentation depuis 2011. A titre de comparaison, les défaillances dans l'industrie baissent en tendance depuis 2009.
- Selon une étude de la Banque de France, un tiers de l'activité et des emplois du TRM français sont menacés, contre environ 20% dans l'industrie.

► ***Dans ce contexte, il est impératif de ne pas accroître davantage la charge fiscale du secteur. Des mesures visant à atténuer le coût du travail doivent être implémentées pour développer et pérenniser l'emploi de conducteurs français***

→ ***La taxe poids lourds constitue un choc financier pour les transporteurs***

- Pour réduire les émissions du secteur, le levier du « malus fiscal » a été actionné avec la taxe poids lourds. L'Etat ne doit pas davantage y recourir sous peine de fragiliser un secteur déjà vulnérable et peser sur sa capacité à maintenir et développer son emploi.
- L'Etat peut en revanche améliorer son action en mettant en place des incitations à la modernisation du parc français de poids lourds. Une telle mesure serait neutre pour les finances publiques car elle peut être financée par une réallocation des recettes de la taxe poids lourds, ce qui assurerait notamment une plus grande légitimité à cet impôt.

→ ***Le crédit d'impôt compétitivité-emploi (CICE) va dans le bon sens mais son mode de financement et son imputation comptable peuvent compromettre ses effets positifs dans le TRM***

- Le CICE va dans le bon sens en permettant une réduction du coût du travail.
- D'après nos estimations, le coût du travail dans le TRM pourrait baisser en moyenne de 3% en 2013 (le CICE sera néanmoins perçu qu'en 2014) et de 4,5% les années suivantes. Les salaires et traitements représentant 22% des charges d'exploitation, le CICE pourrait permettre de réduire ces charges de 0,9% la première année et de 1,3% ensuite.
- Compte tenu de la faiblesse des marges dans le secteur du TRM français, le CICE aura un impact sensiblement favorable sur la santé financière des transporteurs. Le résultat net du secteur pourrait être multiplié par deux.
- Néanmoins, le financement du CICE et ses modalités d'imputation comptable ne doivent pas se faire au détriment des entreprises au risque d'annuler ses effets positifs.

- Le Gouvernement souhaite financer une partie du CICE par de nouvelles fiscalités écologiques. Une hausse de la fiscalité sur le gazole a été étudiée. Alourdir la fiscalité sur le gazole professionnel aurait cependant des impacts préjudiciables sur les entreprises qui verraient leur rentabilité se dégrader. Les risques étant ceux d'une accélération des défaillances et d'un repli de l'emploi dans le secteur.

En outre, une hausse de la fiscalité sur le gazole professionnel n'aurait pas d'impact significatif sur la consommation de gazole des sociétés de transport puisque celle-ci dépend avant tout de leurs volumes d'activité.

A juste titre, l'idée d'un financement du CICE à travers une taxation du gazole semble pour l'instant écartée.

- Une imputation du CICE sur le compte « charges de personnel », comme le préconise l'Autorité des normes comptables, serait préjudiciable pour les entreprises de transport car cela mènerait à une réduction, toutes choses égales par ailleurs, des indices du coût des transports sur lesquels sont indexés les tarifs, empêchant ainsi toute reconstitution des marges dans le secteur.

L'imputation du CICE sur le compte « crédit d'impôt » permettrait d'éviter un impact systématique sur les prix. Cette option doit être privilégiée.



Le TRM est confronté à des difficultés structurelles

[1.1] *Les transporteurs français souffrent d'un important déficit de compétitivité par rapport à leurs concurrents européens*

→ Le TRM : un secteur soumis à une concurrence européenne intense

Le secteur des services est parfois perçu comme étant protégé de la concurrence internationale. La plupart des prestations de services requièrent en effet une forte proximité avec la clientèle, ce qui limite les possibilités d'importation et de délocalisation. Certaines prestations intellectuelles peuvent certes être réalisées à distance grâce aux technologies de l'information et des communications. C'est par exemple le cas de la traduction de textes ou la comptabilité d'entreprise. Néanmoins, l'importation de services ou leur délocalisation demeurent aujourd'hui des pratiques relativement peu répandues.

Le secteur du transport routier de marchandises est à cet égard atypique. Les véhicules de transport sont par essence fortement mobiles. Chaque échange de marchandises entre deux pays implique la mise en concurrence de sociétés de transport de nationalités différentes. En outre, dans le cadre d'un trajet international, un chauffeur peut réaliser des prestations de transport intérieur dans un pays qui n'est pas le sien. Cette pratique, en plein développement, s'appelle le cabotage.

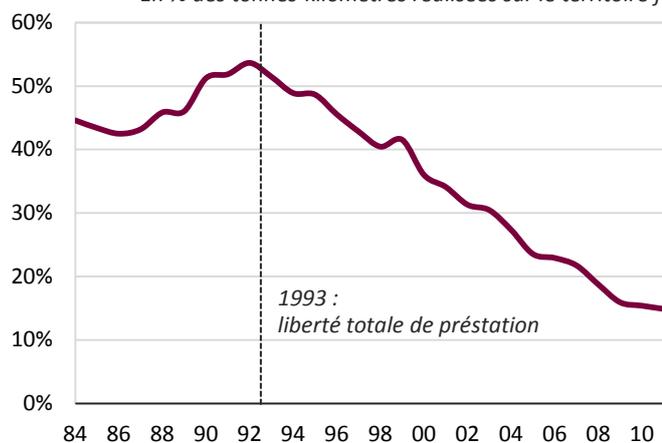
→ La part de marché des transporteurs français sur les trajets internationaux s'est effondrée depuis la libéralisation de 1993

Le 1^{er} janvier 1993, l'activité à l'international du transport routier de marchandises a été libéralisée pour soutenir l'intégration européenne. Pour les sociétés françaises de transport, cette intégration s'est traduite par une concurrence étrangère sensiblement accrue. La concurrence s'est en outre intensifiée avec les entrées de pays à bas coût du travail qui bénéficient de règles sociales peu contraignantes.

Les coûts d'exploitation des transporteurs français sont particulièrement élevés. La réglementation française sur le temps de travail des chauffeurs et le niveau élevé des charges sociales en sont les deux principales explications. Au regard de leurs coûts d'exploitation et de la faiblesse de leurs marges, les sociétés françaises de transport ne peuvent pas s'aligner sur les tarifs de leurs concurrents étrangers. La part de marché des transporteurs français à l'international s'est en conséquence effondrée sur les vingt dernières années. En se basant sur les tonnes-kilomètres réalisées en France dans le cadre d'un transport international, la part des véhicules immatriculés dans l'hexagone est passée de 51% en 1993 à seulement 15% en 2011.

Graph 1. Part de marché du pavillon français sur les trajets internationaux

En % des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français

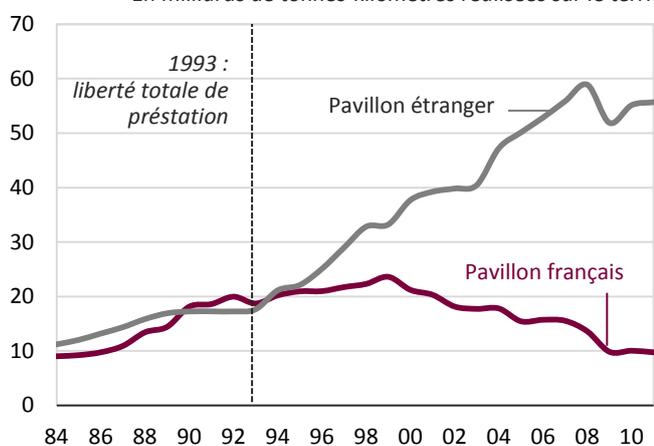


Sources : SOeS ; calculs Asterès

Le déclin de la part de marché des transporteurs français s'explique à la fois par une croissance soutenue de l'activité des pavillons étrangers et par un déclin de l'activité internationale du pavillon français.

Graph 2. Transport routier de marchandises à l'international

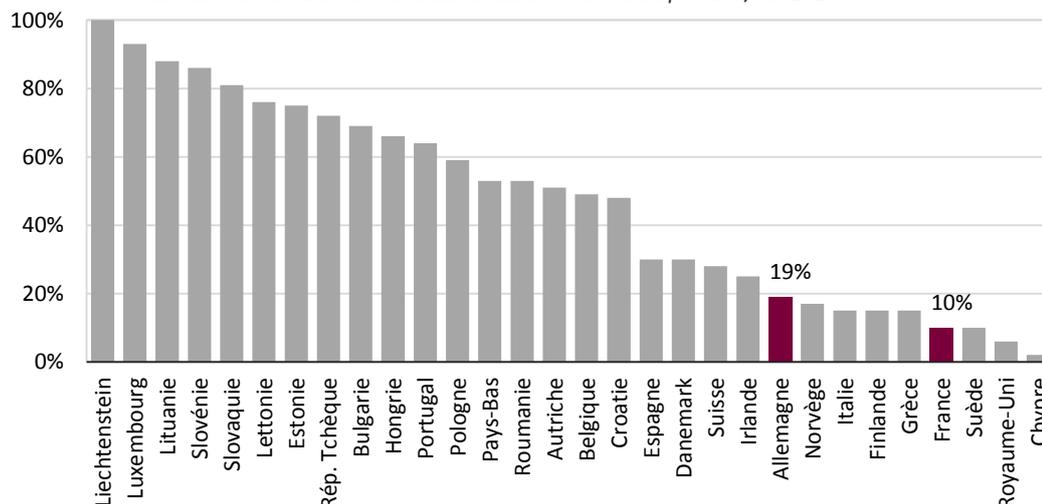
En milliards de tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français



Source : SOeS

La France est l'un des pays européens où le poids des trajets internationaux dans l'activité des transporteurs est le plus faible. En 2010, seul un dixième des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon français l'était à l'international. A titre de comparaison, les pavillons allemand et espagnol réalisent respectivement 19% et 30% de leur activité à l'international (hors cabotage).

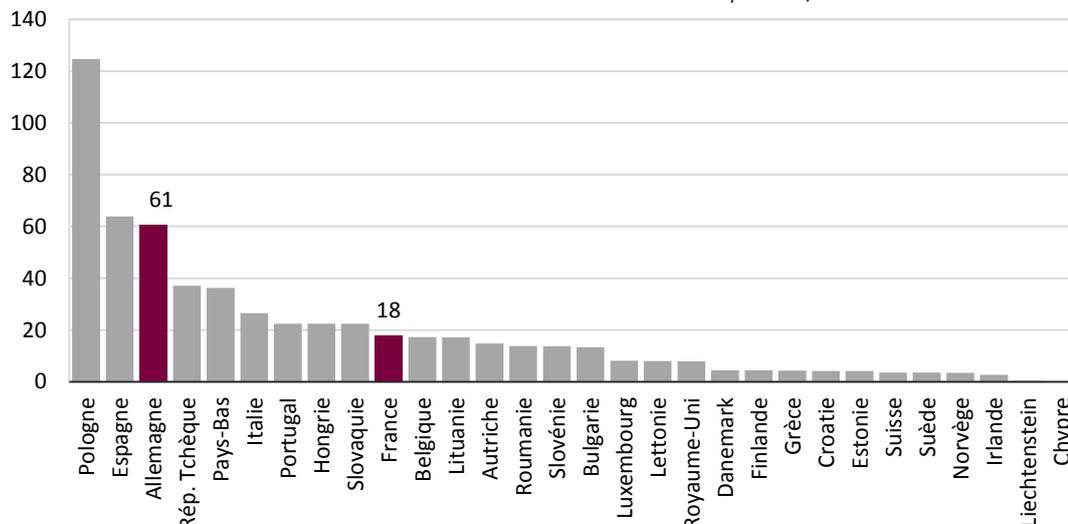
Graph 3. Poids de l'international dans l'activité des pavillons
Part des tonnes-kilomètres réalisées dans l'Union européenne / en 2010



Source : CNR, d'après Eurostat

L'activité internationale du pavillon français apparaît sous développée au regard du poids de la France dans les échanges commerciaux européens.

Graph 4. Transport routier international, par pavillon
En milliards de tonnes-kilomètres réalisées dans l'Union européenne / en 2010



Source : CNR, d'après Eurostat

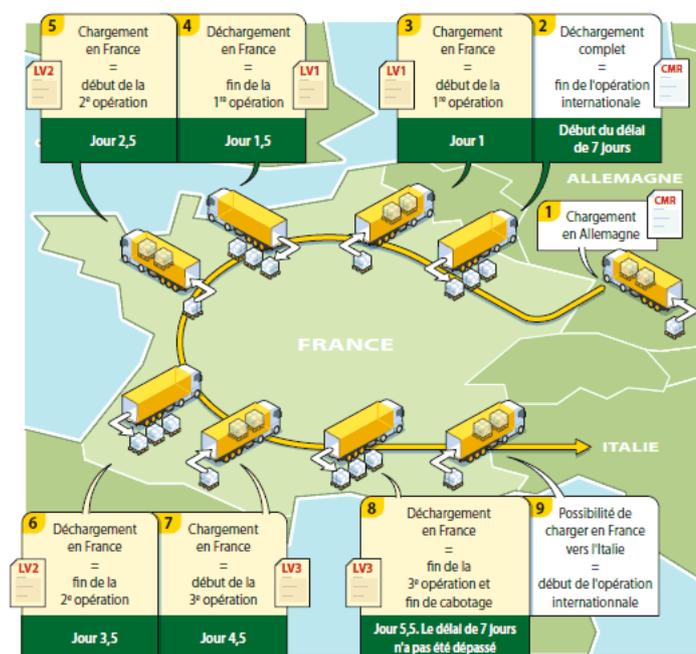
→ Les transporteurs français sont également confrontés à une concurrence croissante sur le marché intérieur

Le cabotage est une prestation de transport de fret dont le chargement et le déchargement sont réalisés au sein d'un même pays par un transporteur étranger. Cette pratique demeure encore modérée au regard des volumes transportés sur le marché intérieur. En 2012, le cabotage effectué en France a officiellement atteint 3,5% des tonnes-kilomètres du marché intérieur. En pratique, le cabotage est peu surveillé et les volumes cabotés sont pas conséquent relativement mal connus. D'après les professionnels français du transport routier de fret, la proportion des tonnes-kilomètres cabotées serait supérieure à 10% sur le segment des transports de longue distance.

Le cabotage a été libéralisé dans l'Union européenne en 1998 mais cette activité reste néanmoins très réglementée. Le règlement 1072/2009 du 20 octobre 2009 encadre la pratique du cabotage :

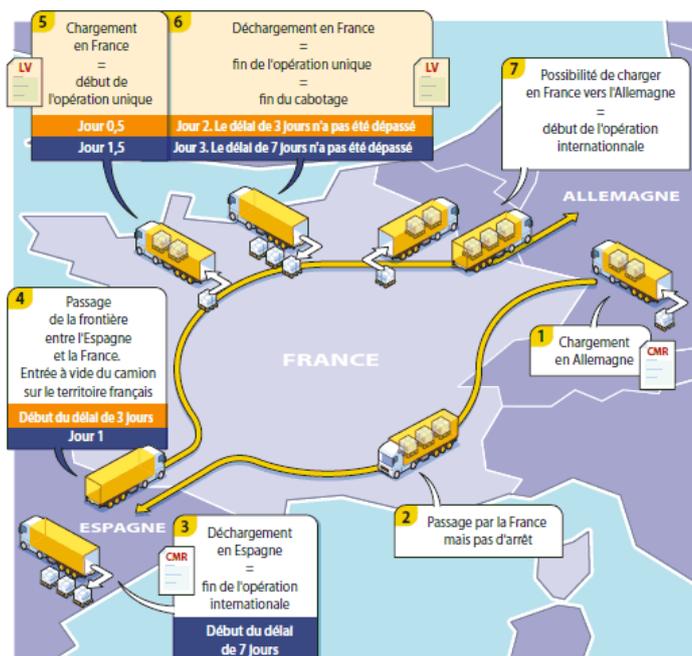
- ⇒ Le cabotage ne peut se réaliser que dans le cadre d'un transport international initial ;
- ⇒ Les opérations de cabotage sont limitées à trois dans un pays et doivent se dérouler dans les sept jours suivant la livraison intégrale des marchandises ayant provoquées l'entrée dans le pays ;
- ⇒ La pratique du cabotage est permise dans le cadre d'un transit de retour. Dans ce cas, le cabotage doit prendre fin dans les trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire d'un Etat membre.

Schéma 1. Exemple : trois opérations de cabotage en France après la fin d'une livraison internationale



Source : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère du développement durable ; rapport d'information du Sénat n°644 (10 juin 2013)

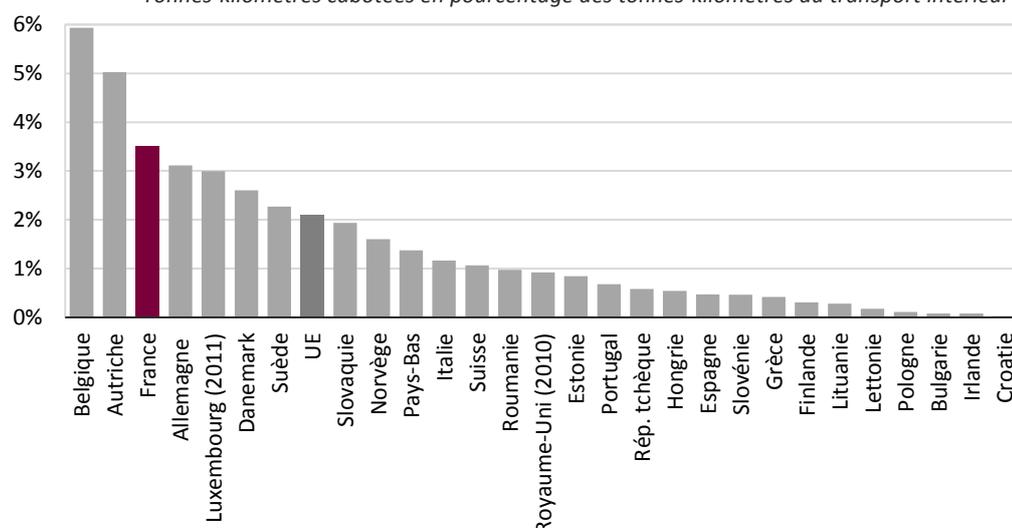
Schéma 3. Exemple : une opération de cabotage réalisée en transit après la fin d'une livraison internationale dans un autre État membre



Source : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère du développement durable ; rapport d'information du Sénat n°644 (10 juin 2013)

En 2012, la France était le pays le plus « caboté » de l'Union européenne après la Belgique et l'Autriche. Parallèlement, son pavillon est très peu présent sur les marchés intérieurs des autres pays européens du fait de son déficit de compétitivité.

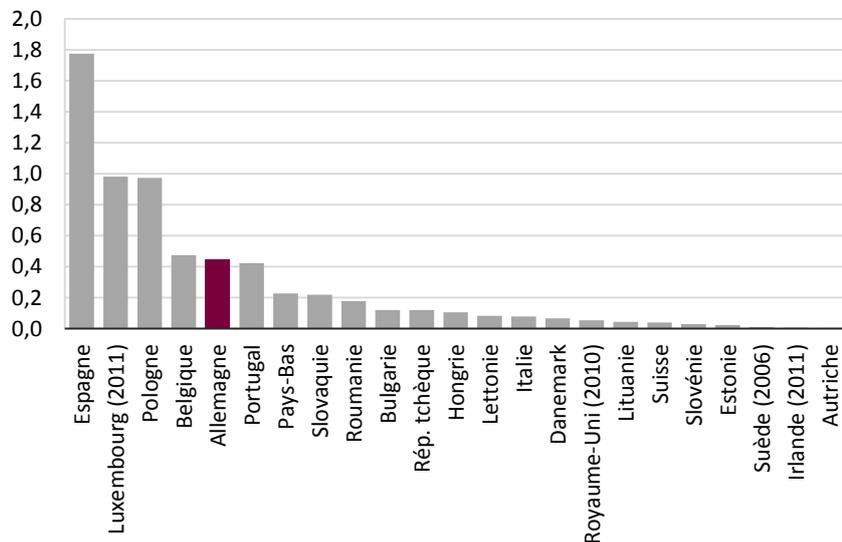
Graph5. Taux de pénétration du cabotage
Tonnes-kilomètres cabotées en pourcentage des tonnes-kilomètres du transport intérieur / en 2012



Source : Eurostat ; calculs Asterès

A l'exception de la Pologne, les pavillons qui cabotent le plus en France ne sont pas issus des pays d'Europe de l'Est. Les entreprises de transport espagnoles sont de loin celles qui cabotent le plus en France.

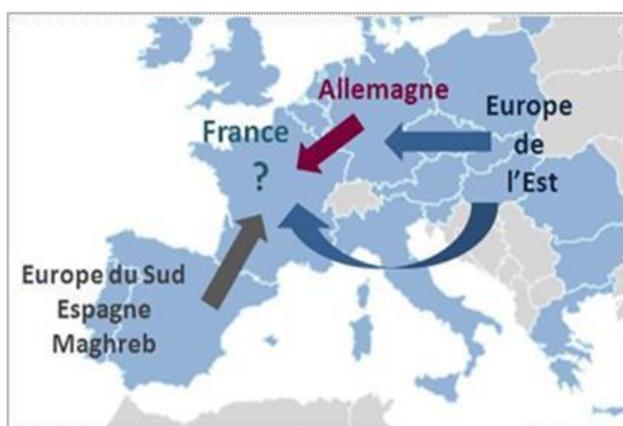
Graph 6. Pays cabotant en France
En milliards de tonnes-kilomètres cabotés / en 2012



Source : Eurostat

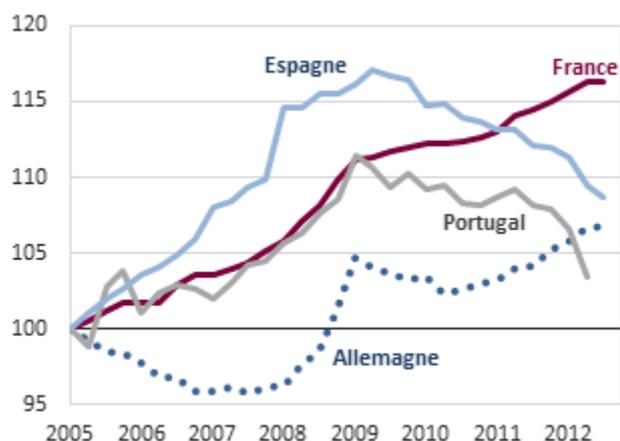
La concurrence des entreprises étrangères sur le marché intérieur français devrait s'affermir au cours des prochaines années. L'Allemagne, elle-même cabotée par les pays d'Europe de l'Est, recherche des opportunités de développement en France où ses entreprises profitent d'un avantage compétitif en termes de coût. Parallèlement, la concurrence des pays du sud de l'Europe s'intensifie. Depuis la crise économique et financière de 2008 et 2009, ces pays connaissent une progression particulièrement modérée (voire une baisse) des salaires et des prix. Le coût unitaire de la main d'œuvre se contracte ainsi en Espagne et au Portugal. La compétitivité-prix de leurs entreprises s'est par conséquent améliorée relativement à celle des pays d'Europe du nord.

Schéma 1. L'Allemagne cabotée par l'Est recherche des débouchés à l'Ouest
Les flèches représentent les tendances de cabotage



Sources : CNR ; Asterès

Graph 7. Coût unitaire de la main d'œuvre
Ensemble de l'économie
Base 100 = 2005 T1 ; CVS



Source : OCDE

[1.2] **Le coût du travail, la fiscalité et la réglementation jouent en défaveur des transporteurs français**

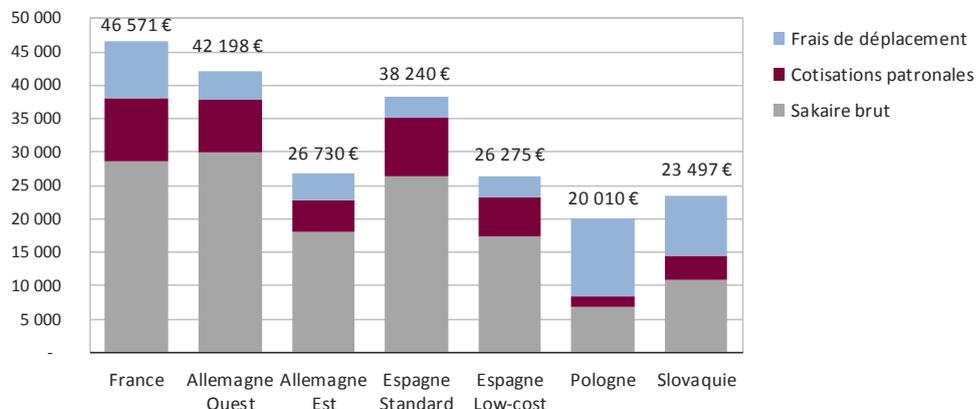
La qualité des services de transport en France est élevée et il n'y a plus de marge pour augmenter la compétitivité hors prix. En conséquence, l'amélioration de la compétitivité du TRM français ne peut passer que par une modération des prix, ce qui suppose avant toute chose une modération de la masse salariale et des charges fiscales.

➔ **Le coût du travail français est l'un des plus élevé d'Europe**

La France est l'un des pays où le salaire brut des conducteurs figure parmi les plus élevé d'Europe. Cependant, cela ne suffit pas à expliquer les écarts de coût du travail avec d'autres grands pays européens, comme l'Allemagne et l'Espagne où le salaire brut des chauffeurs est également élevé. En effet, d'après le Comité national routier (CNR), le salaire brut des conducteurs à l'international employés en Allemagne de l'Ouest est supérieur à celui de leurs homologues français (30 000 euros en moyenne, contre 28 668 euros en France).

Les entreprises françaises supportent un niveau de cotisations patronales et des frais de déplacement particulièrement importants. Ainsi, en dépit de salaires bruts comparables à ceux observés en Allemagne de l'Ouest et en Espagne, le coût d'un conducteur à l'international est plus élevé en France que chez ses deux grands partenaires commerciaux.

Graph8. Composition de la rémunération annuelle
Coût total pour l'employeur d'un conducteur à l'international



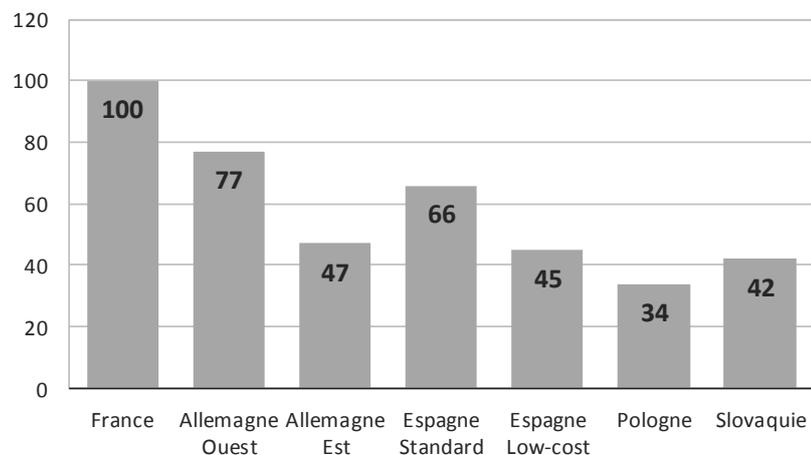
Source : CNR ; rapport d'information du Sénat n°644 (10 juin 2013)

Compte tenu d'une réglementation française sur le temps de travail des chauffeurs singulièrement contraignante, ces derniers réalisent en moyenne moins d'heures de conduite par an que leurs homologues européens (-15% par rapport à l'Allemagne). En conséquence, le coût unitaire d'une heure de conduite est sensiblement plus fort pour un chauffeur français que pour un chauffeur étranger.

Pour une entreprise française,
une heure de conduite revient...

- ➔ ... 30% plus cher que pour une entreprise d'Allemagne de l'Ouest ;
- ➔ ... 52% plus cher que pour une entreprise espagnole ;
- ➔ ... plus de deux fois plus cher que pour une entreprise polonaise.

Graph9. Coût horaire de conduite en 2011
Coût du personnel au profil international / base 100 = France



Source : CNR ; rapport d'information du Sénat n°644 (10 juin 2013)

➔ Le TRM français supporte une fiscalité particulièrement élevée par rapport aux standards français et européens

Le secteur du transport routier de marchandises est soumis à une fiscalité particulièrement lourde comparé aux autres secteurs de l'économie française. Outre la fiscalité d'entreprise relevant du droit commun, **le secteur supporte en sus diverses taxes spécifiques**. Il s'agit :

- ➔ de la taxe sur le gazole (TICPE) ;
- ➔ de la nouvelle éco-redevance poids lourds ;
- ➔ de la taxe à l'essieu ;
- ➔ des péages¹.

Au global, le poids de la fiscalité dans le secteur est estimé à près de 20% de son chiffre d'affaires (cf. Tab 1). Ce niveau élevé explique, avec le coût du travail et la réglementation sur le temps de service des conducteurs, le déficit de compétitivité des sociétés françaises sur le marché des transports internationaux, mais également nationaux.

¹ Si les péages ne relèvent pas à proprement parler d'une fiscalité, ceux-ci peuvent y être assimilés.

Tab 1. Poids de la fiscalité dans le transport routier de marchandises
Chiffrages pour l'année 2010 / projection 2013 pour la taxe poids lourds

	TRM (compte propre)		Ensemble de l'économie
	Millions d'euros	% du CA HT*	% du CAHT
Fiscalité sur la production	765	1,5%	2,3%
CET	360	0,7%	
Taxe à l'essieu	100	0,2%	
Autres taxes	305	0,6%	
Fiscalité spécifique TRM	3 720	7,2%	
TICPE nette	2 700***	5,2%	
Péages	1 020	2,0%	
Taxe poids lourds (projection 2013)	1 600	3,1%	
Taxe PL « directe »	1 200	2,3%	
Coût « indirect »**	400	0,8%	
Total des taxes sur la production	6 085	11,8%	2,3%
Charges sociales patronales	3 750	7,3%	5,0%
Impôt sur les sociétés	290	0,6%	1,1%
Total des charges fiscales	10 125	19,7%	8,4%

* Pour un chiffre d'affaires de 51,4 milliards d'euros en 2010, (incluant la messagerie et le fret express). **Coût dus au report du trafic sur les autoroutes concédées. *** Estimation Asterès.

Sources : Insee, calculs FNTR, calculs Asterès

→ La réglementation française sur le temps de travail induit un surcoût notable pour les transporteurs implantés dans l'hexagone

Le secteur du transport routier relève d'une réglementation spécifique sur le temps de travail aussi bien en France que dans les autres pays européens. Néanmoins, la réglementation française apparaît bien plus contraignante que le droit communautaire. En dehors de leurs frontières, les transporteurs étrangers continuent de bénéficier des règles sur le temps de travail issues de leur pays d'origine, qui, généralement, sont très éloignées des règles françaises. En conséquence, le pavillon français est pénalisé par rapport à ses concurrents aussi bien sur le marché international que national.

D'après les données du CNR, un chauffeur français à l'international réalise en moyenne 1 600 heures par an contre 1 890 heures pour un chauffeur d'Allemagne de l'Ouest².

² Source : Etude CNR présentée lors du congrès de la FNTR de 2011.

Schéma 2. Réglementation du temps de travail dans le TRM

Réglementation européenne du temps de travail dans le TRM (directive 2002-15)

0h	48h (en moyenne sur 4 mois)	60h (sur une semaine isolée)
Temps de travail <i>Conduite / travail / temps de disponibilité non connu à l'avance</i>		
<i>Temps rémunérés à taux normal et en heures supplémentaires en fonction de la réglementation nationale</i>		Temps de disponibilité connu à l'avance (pas de limite de durée / rémunération non obligatoire)

Réglementation française du temps de travail dans le TRM de longue distance

0h	35h	43h	56h
Temps de service <i>Conduite / travail / temps de moindre activité</i>			
Temps rémunérés à taux normal	Heures d'équivalence <i>majorées à 25%</i>	Heures supplémentaires <i>majorées à 50%</i>	

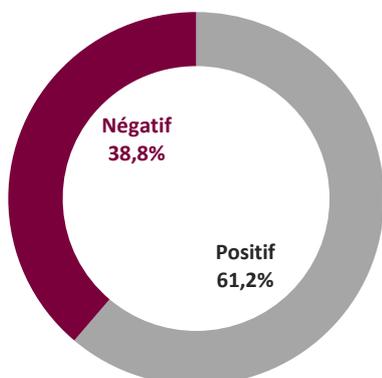
Sources : Asterès ; FNTR

[1.3] De nombreuses sociétés françaises de transport sont en situation de fragilité financière

La rentabilité des transporteurs français s'est sensiblement dégradée au cours des années 2000. La concurrence étrangère tire les prix des transports vers le bas alors que les charges des sociétés sont, en grande partie, incompressibles voire croissantes. Seules 61% des entreprises françaises du TRM ont généré un résultat courant avant impôt positif en 2011, soit une proportion sensiblement inférieure à celle de l'industrie (79%) et des services (75%).

Selon la Banque de France, un tiers de l'activité et des emplois du TRM français sont menacés, contre environ 20% dans l'industrie.

Graph 17. **Résultat courant avant impôt**
Répartition des entreprises du TRM / en 2011



Source : Etude Banque de France présentée au congrès FNTR de 2011

Les entreprises du TRM sont pénalisées par une conjoncture défavorable

L'activité du transport routier de marchandises est très sensible à la conjoncture macroéconomique. Elle amplifie à la hausse comme à la baisse les variations du PIB. Or nous anticipons un recul de la production en France de l'ordre de 0,3% en 2013. Selon notre scénario, l'activité des transporteurs français devrait donc s'inscrire en nette baisse cette année. Au regard de notre prévision de croissance économique, nous estimons que les tonnes-kilomètres transportées par les entreprises du TRM pourraient se contracter de 2% à 4,6% en 2013 par rapport à 2012.

[2.1] La France est retombée en récession début 2013

La conjoncture macroéconomique s'est sensiblement dégradée en 2012 et au premier semestre 2013. Les perspectives restent défavorables pour le second semestre. La France est retombée en récession début 2013. Sur l'ensemble de l'année, nous estimons que le PIB reculera de 0,3%, après avoir stagné en 2012.

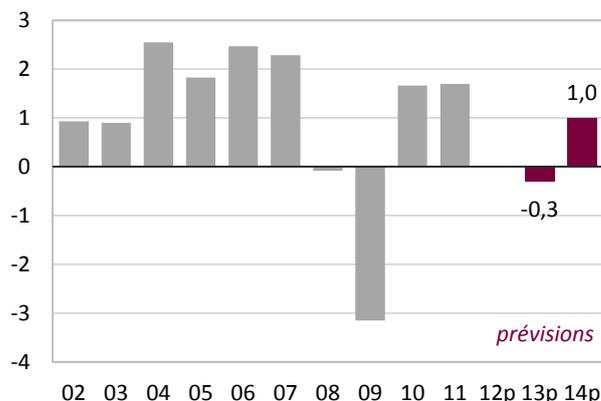
Cette année est marquée par trois tendances :

1. La consommation des ménages sera affectée par un repli du pouvoir d'achat. En recul depuis fin 2011, celui-ci ne devrait pas ou très peu progresser cette année sous l'effet de :
 - ➔ la **progression du chômage** qui se traduit par une baisse de revenu pour les actifs perdant leur emploi et par de faibles revalorisations salariales pour les autres. Fin 2013, le chômage devrait concerner 11% de la population active.
 - ➔ l'**augmentation de la pression fiscale** (désindexation du barème de l'impôt sur le revenu ; fin de la défiscalisation des heures supplémentaires ; hausse des taxes sur les revenus du capital ; suppression et rabet de niches fiscales ; diverses taxes, comme sur les boissons sucrées et la bière ; etc.) ;

2. Les carnets de commandes des entreprises sont peu étoffés et la demande anticipée est faible. Les entreprises sont toujours en surcapacité et n'ont donc pas d'incitation à investir. Leurs capacités de financement sont en outre limitées. Leurs marges sont réduites et l'accès aux crédits bancaires reste contraint en dépit de taux historiquement bas.

3. La demande extérieure devrait légèrement se redresser au deuxième semestre 2013 grâce à une croissance mondiale en accélération.

Graph 10. Croissance économique en France
Variation annuelle du PIB



Sources : Insee ; prévisions Asterès

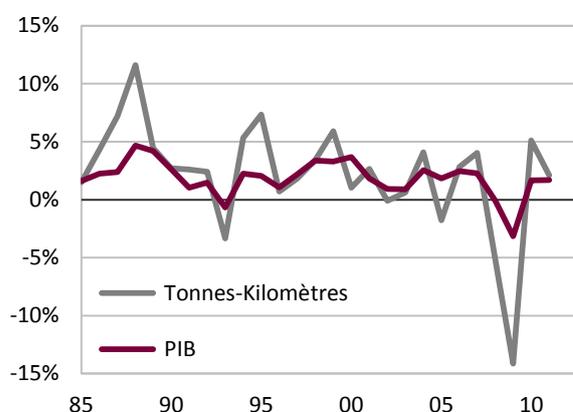
En conséquence, le marché intérieur du transport de marchandises, tous modes confondus, devrait enregistrer une baisse d'activité cette année. L'activité internationale devrait être soutenue par la légère amélioration des exportations de biens. Elle devrait cependant pâtir de moindres importations au regard de l'atonie de la consommation et de l'investissement français.

La croissance économique devrait repartir en 2014 et l'activité du transport de marchandises avec. La reprise sera vraisemblablement modérée. Nous anticipons une croissance du PIB de seulement 1% en 2014.

[2.2] **L'activité du TRM est très sensible à la conjoncture macroéconomique**

L'activité du TRM amplifie à la hausse comme à la baisse les variations du PIB.

Graph 11. Activité du pavillon français et PIB
Variation annuelle de 1985 à 2011

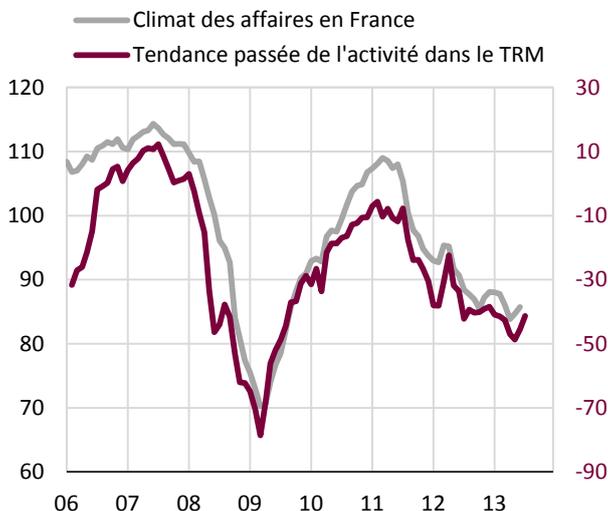


Sources : Insee ; SOeS

Les indicateurs de conjoncture du TRM sont tous mal orientés. Nous présentons ci-dessous les soldes d'opinion mesurés à partir des enquêtes mensuelles de l'Insee.

Pour cause d'un manque de demande persistant, les chefs d'entreprises du TRM continuent d'anticiper une baisse de leurs prix. La situation financière des sociétés du TRM demeure fragile. Dans ce contexte, les dirigeants sont plus nombreux à vouloir réduire leurs effectifs et leurs investissements que ceux voulant les accroître.

Graph 12. Activité du TRM
Solde d'opinion



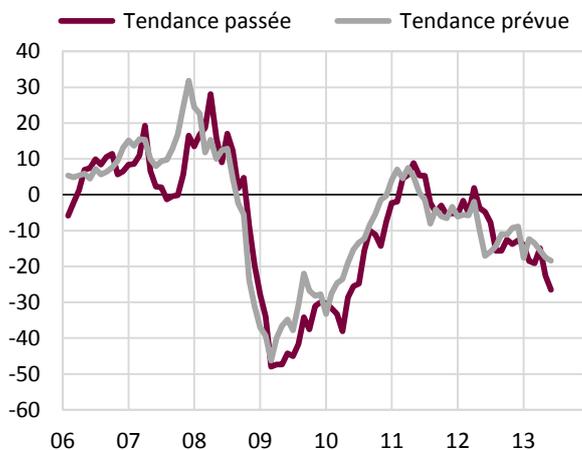
Source : Insee

Graph 13. Difficultés de demande du TRM
% des entreprises répondantes



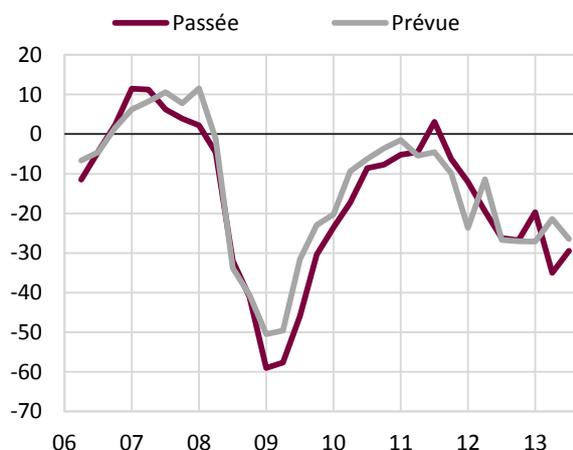
Source : Insee

Graph 14. Tendence des prix du TRM
Solde d'opinion



Source : Insee

Graph 15. Tendence du résultat d'exploitation du TRM
Solde d'opinion



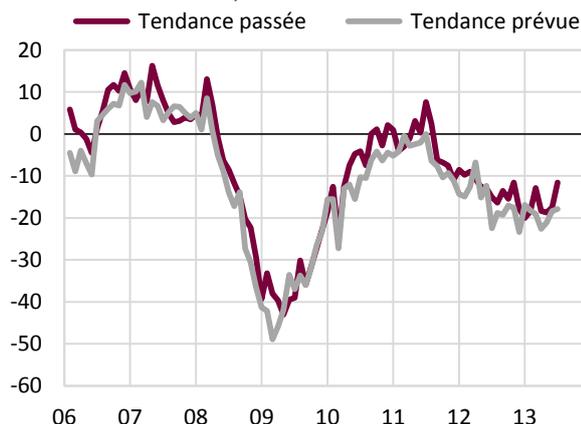
Source : Insee

Graph 16. Situation de la trésorerie dans le TRM
Solde d'opinion



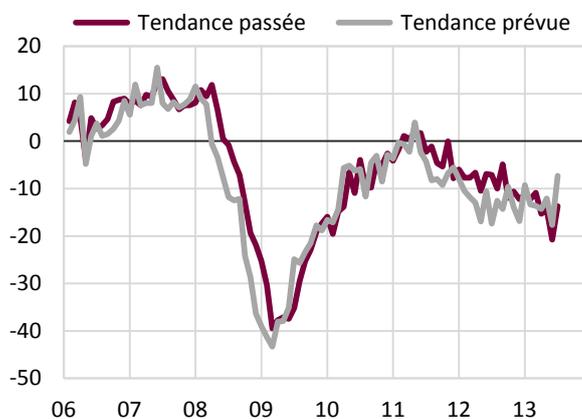
Source : Insee

Graph 17. Tendence des effectifs dans le TRM
Solde d'opinion



Source : Insee

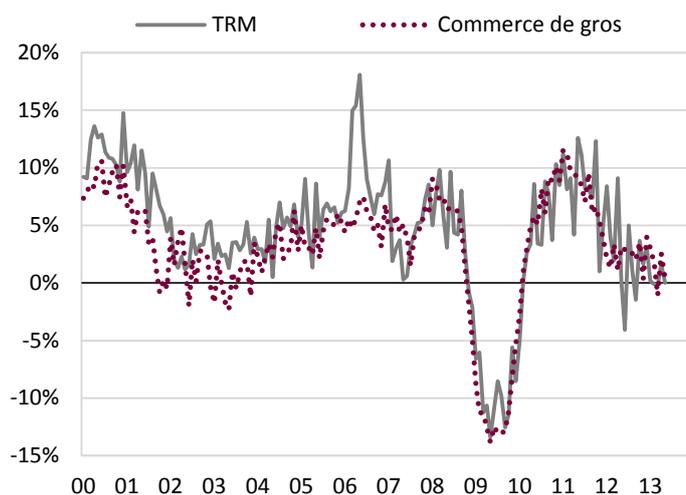
Graph 18. Tendence des investissements dans le TRM
Solde d'opinion



Source : Insee

Après un mouvement de reprise en 2011, le chiffre d'affaires du TRM a ralenti en 2012 et sur la première moitié de l'année 2013. Au regard des enquêtes de conjoncture, le chiffre d'affaires pourrait baisser de nouveau au cours des prochains mois. Cette baisse devrait cependant être limitée car la dégradation de la conjoncture a été progressive et non brutale comme en 2008-2009.

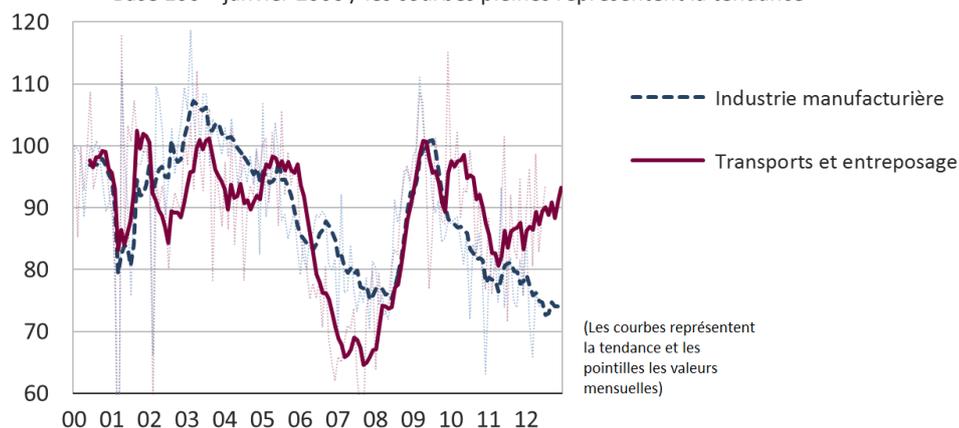
Graph 19. Chiffre d'affaires du TRM
Glissement annuel de l'indice de chiffre d'affaires CVS-CJO



Source : Insee

Conséquence de la conjoncture dégradée du TRM et de la fragilité financière des transporteurs, les défaillances dans le secteur des transports et entreposage augmentent de trimestre en trimestre depuis l'été 2011.

Graph 20. Défaillance dans le secteur du transport et entreposages et de l'industrie manufacturière
Base 100 = janvier 2000 / les courbes pleines représentent la tendance

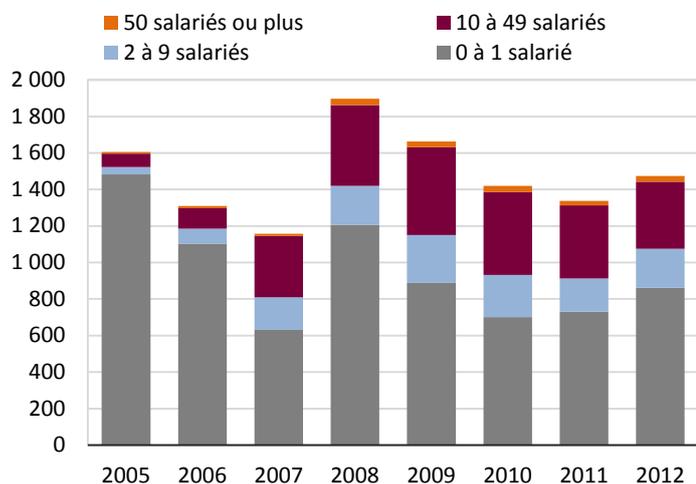


Notes : les courbes représentent la tendance / dernière donnée = juillet 2012
Source : Insee

Les défaillances du TRM ont progressé tout au long de l'année 2012 (graph 11) et restent à un niveau élevé début 2013 (graph 12).

Graph 21. Défaillance dans le TRM

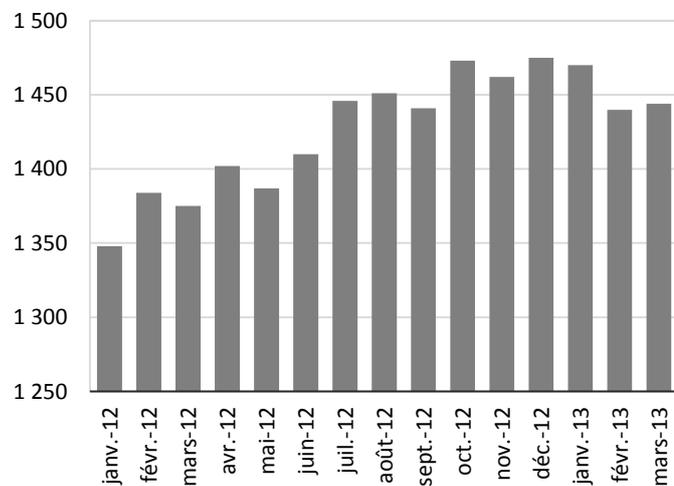
Données brutes ; unité



Sources : Coface ; FNTR

Graph 22. Défaillance dans le TRM

Données brutes ; 12 mois cumulés

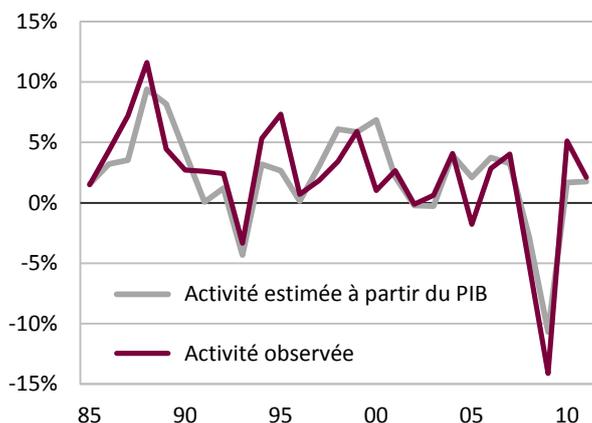


Sources : Coface ; FNTR

→ L'activité du TRM pourrait reculer de 4% cette année

Nous observons une relation statistiquement significative entre l'activité du TRM français, mesurée par les tonnes-kilomètres, et le PIB.

Graph 23. Tonnes-kilomètres du TRM français
Variation annuelle de 1985 à 2011



Sources : SOeS ; estimations Asterès

Nous estimons que le PIB pourrait se contracter de 0,3% cette année. Au regard la relation entre le PIB et les tonnes-kilomètres du TRM, l'activité du secteur pourrait reculer de 3,8%, avec un intervalle de confiance³ allant de -2% à -4,6%.

RAPPORT DÉTAILLÉ DE LA RELATION ENTRE PIB ET TONNES-KILOMETRES DU PAVILLON FRANCAIS

Statistiques de la régression	
Coefficient de détermination multiple	85%
Coefficient de détermination R ²	72%
Erreur-type	0
Observations	27 années

	Coefficients	Erreur-type	Statistique de Student	Probabilité (p-value)*	Limite inférieure pour seuil de confiance = 95%	Limite supérieure pour seuil de confiance = 95%
Constante	-0,03	0,01	-3,37	0,24%	-0,04	-0,01
Variation annuelle du PIB	2,57	0,32	8,01	0,00%	1,91	3,23

* Une p-value inférieure à 5% signifie une relation statistiquement significative

³ Intervalle de confiance à 95%.



Partie 3

La fiscalité écologique pèse sur les marges sans contribuer au développement durable

Déjà affaibli par un déficit de compétitivité et par une conjoncture défavorable, les sociétés françaises du transport routier de marchandises seront soumises à une nouvelle fiscalité en octobre 2013 : la taxe poids lourds.

La taxe poids lourds répond à une logique de rendement avant de répondre à celle de l'écologie. En l'absence d'un mode de transport substituable à la route et adapté aux besoins des transporteurs de fret (l'organisation et le réseau du report modal est actuellement inadapté), les transporteurs n'ont d'autres choix que de passer par la route pour demeurer rentables. En conséquence, **l'impact de la taxe poids lourds sur les émissions de CO² sera vraisemblablement négligeable ou nul. En revanche, elle augmente bien les coûts du secteur.**

Or, au regard de la fragilité financière des entreprises du TRM, **la taxe poids lourds constitue un choc financier pour ces dernières.** Aussi, afin de limiter son impact négatif sur les comptes des entreprises et pour améliorer son efficacité environnementale, nous préconisons que les recettes de la taxe soient allouées au financement :

- d'un dispositif de « bonus-malus écologique » ;
- d'une subvention pour l'installation de filtres à particules.

Ce système permettrait de soutenir la modernisation du parc de camions et ainsi de réduire ses émissions.

[3.1] La fiscalité est l'un des cinq leviers dont disposent les pouvoirs publics pour protéger l'environnement

→ La fiscalité écologique vise à influencer les comportements

La fiscalité écologique recouvre l'ensemble des mesures fiscales dont l'objectif est de protéger l'environnement. La modulation de la fiscalité permet en effet de modifier la structure des prix relatifs des biens et des services et d'influencer les comportements des agents qui impactent l'environnement.

Les modulations fiscales à des fins comportementales peuvent être :

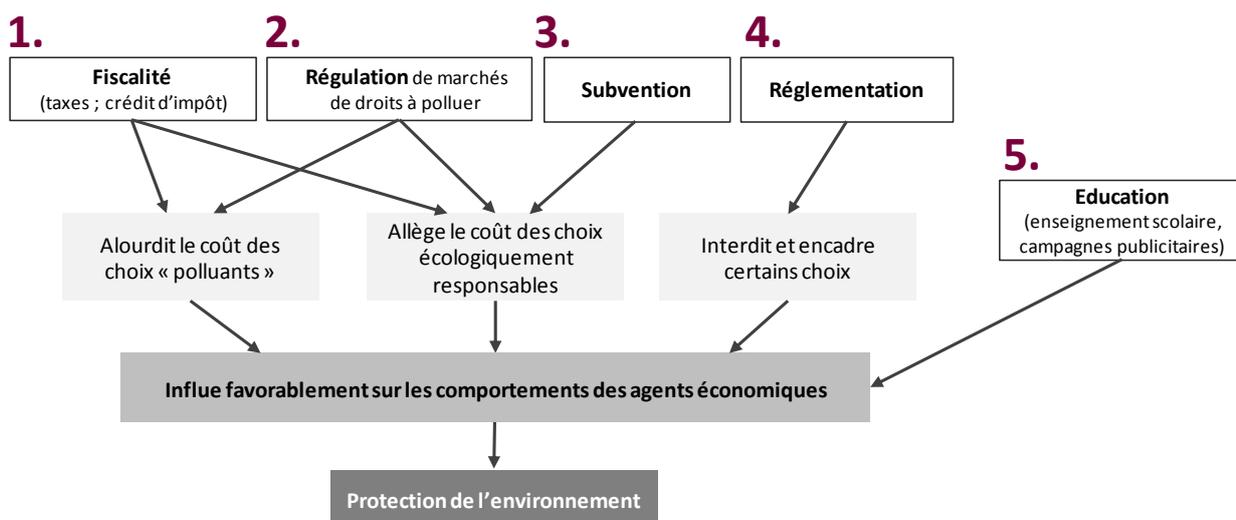
- **Incitatives** : réduction des prélèvements sur les biens et services considérés comme écologiquement vertueux afin d'en alléger le coût (on parle alors « d'externalités positives ») ;
- **Pénalisantes** : hausse des prélèvements sur les biens et services ayant des incidences environnementales néfastes afin d'en alourdir le coût (on évoque dans ce cas des « externalités négatives »).

Ces modulations fiscales à portée comportementale, si elles sont efficaces, ne sont pas des mesures de rendement. En effet, plus un impôt comportemental est efficace, autrement dit, plus les contribuables modifient leurs choix dans le sens voulu, plus les recettes fiscales induites sont faibles.

→ L'articulation de plusieurs leviers permet d'accentuer l'efficacité de la politique publique

Outre la **fiscalité**, l'Etat dispose de quatre autres leviers complémentaires pour influencer sur les comportements. Il s'agit des **subventions**, de la **réglementation**, de la **régulation** et de l'**éducation**. L'articulation de plusieurs instruments pour une même finalité (ici la protection de l'environnement) accentue l'efficacité de la politique publique.

Schéma. Les cinq leviers de la politique publique pour protéger l'environnement



Source : Asterès

→ Le « bonus-malus » automobile a par exemple permis de modifier rapidement la structure du parc de voitures

Le segment de l'**automobile** est une illustration de l'efficacité d'une politique publique qui actionne plusieurs leviers à la fois pour atteindre un même objectif. L'Etat est en effet parvenu à modifier favorablement et rapidement la structure du parc automobile français pour le rendre moins polluant en adoptant les mesures complémentaires suivantes :

- Mise en place en janvier 2008 d'une **subvention** (« bonus écologique ») pour l'achat d'une voiture à faible taux d'émission de CO₂.
- Mise en place en janvier 2008 d'une **surtaxe** (« malus écologique ») pour l'achat d'une voiture à fort taux d'émission de CO₂.
- Application des **normes** européennes d'émissions Euro qui forcent les constructeurs à innover pour rendre leurs moteurs de moins en moins polluants.
- Mise en place de la **subvention** dite « prime à la casse » de 2009 à 2011.



Le bonus-malus écologique a permis d'accroître rapidement la part des véhicules peu polluants (qui bénéficient du bonus) dans les nouvelles immatriculations. Cette part est passée de 30% en 2007 (lorsque le dispositif n'existait pas) à 45% en 2008 et 56% en 2009⁴.

Néanmoins, d'après une évaluation de l'Insee⁵, **le dispositif aurait eu un effet négatif en termes d'émissions de CO² à court terme** tandis que son impact de moyen long termes est mal identifié. En effet, le soutien financier à l'achat d'automobiles peu polluantes a stimulé la production et les ventes de véhicules neufs, ce qui a accru les émissions de CO² à court terme de l'industrie automobile. Par ailleurs, les véhicules peu polluants consomment moins de carburant, ce qui induit une incitation à rouler davantage avec le risque de polluer plus.

L'évaluation des impacts à long terme est délicate car les résultats sont très sensibles aux hypothèses posées, comme l'évolution de la structure du parc et des comportements de conduite. En outre, des éléments difficilement quantifiables sont à considérer. Le bonus-malus incite par exemple les constructeurs à développer leurs gammes de produits peu polluants.

L'efficacité du bonus-malus pour réduire les émissions de CO² à long terme repose sur son barème. Un barème trop avantageux induit des achats qui n'auraient pas été effectués autrement. Il contribue dans ce cas à l'élargissement du parc automobile et donc aux émissions de ce dernier. Avec un barème bien calibré, le dispositif du bonus-malus souffre moins de cet effet pervers car il influe peu sur la taille du parc mais seulement sur sa structure. Le barème du bonus-malus a ainsi été redéfini à plusieurs reprises par les pouvoirs publics pour le rendre moins coûteux tout en contribuant positivement à son efficacité écologique.

→ **Une articulation similaire de stratégies serait efficace pour réduire les émissions du transport routier de marchandises**

Les logiques qui sous-tendent le marché automobile sont différentes de celles du marché des véhicules du transport routier de marchandises. En effet, une société de transport n'élargira sa flotte qu'en cas d'augmentation de la demande. Par ailleurs, les distances parcourues ne dépendent pas de la consommation au kilomètre des camions mais de la demande de transport. Ainsi, les effets pervers de court terme du bonus écologique observés dans l'automobile (élargissement du parc et incitation à rouler davantage) n'auraient pas lieu dans le secteur du transport routier.

⁴ Source : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du développement durable et de la mer ; « Une évaluation du bonus-malus automobile écologique », mai 2010.

⁵ Source : Insee Analyses, « Le bonus/malus écologique : éléments d'évaluation », janvier 2012.



[3.2] La taxe poids lourds n'aura pas les effets escomptés sur les émissions de CO2

→ La taxe poids lourds ne permet pas de modifier les comportements

A compter du 1^{er} octobre 2013, les camions du transport de fret de plus de 3,5 tonnes acquitteront une redevance, appelée la « taxe poids lourds », lorsqu'ils emprunteront le réseau national non-concédé et certains axes locaux. Le champ de cette redevance couvrira 15 000 kilomètres de route et concernera 800 000 véhicules, dont 200 000 immatriculés à l'étranger.

L'objectif de cette fiscalité est de réduire les émissions de CO2 générées par le transport de marchandises à travers deux leviers :

1. L'incitation à utiliser des **camions moins polluants** ;
2. L'incitation à recourir au **report modal** pour les trajets de longue distance.

Le premier levier (camions moins polluants) repose sur une modulation du taux de la taxe en fonction :

- ↻ du nombre d'essieux ;
- ↻ du poids du véhicule ;
- ↻ de ses émissions de CO2 (classe Euro).

Pour les poids lourds de catégorie 3, le taux kilométrique est compris entre 11,9 et 19,6 centimes d'euro par kilomètre, selon la classe Euro des véhicules. Le taux moyen devrait s'établir aux alentours de 14 centimes d'euro.

Tab. 2 **Taux de la taxe poids lourds de la catégorie 3**
En centimes d'euro par kilomètre taxable

	PL 3 catégorie 3 (4 essieux et plus)
Euro I et avant	19,6
Euro II	18,2
Euro III	16,8
Euro IV	14,0
Euro V	13,3
Euro VI	11,9

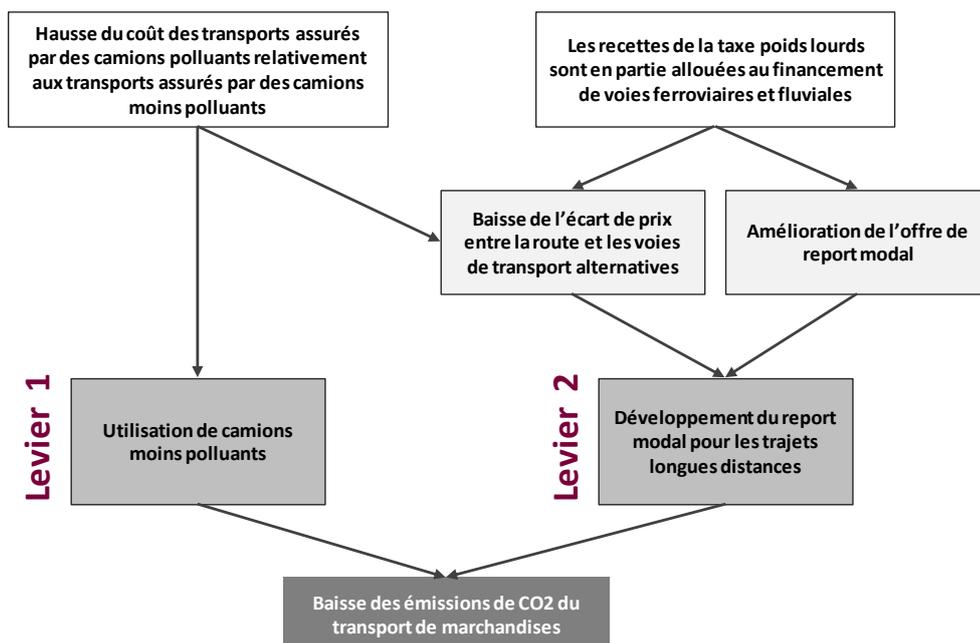
Source : FNTR

Le deuxième levier (report modal) est théoriquement soutenu par deux principes, l'un opérant immédiatement, l'autre opérant à moyen long terme :

- ↻ Dès l'entrée en vigueur de la taxe poids lourds, le différentiel de coûts entre la route et les modes alternatifs de transport va se resserrer sous l'effet de la taxe ;
- ↻ Les recettes de la taxe poids lourds seront allouées à l'AFITF⁶ pour financer des projets d'infrastructures de transports ferroviaires et fluviaux. A terme, cela devrait permettre d'améliorer la compétitivité-prix et la qualité du report modal par rapport à la route pour certains trajets de longue distance.

⁶Agence de financement des infrastructures de transport de France

Schéma. Les deux leviers théoriques de la taxe poids lourds pour réduire les émissions de CO2



Source : Asterès

Avec un rapport vitesse/prix avantageux, une fiabilité avérée et une souplesse dans organisation des trajets, **la route demeurera toutefois plus compétitive** car le report du trafic sur les voies ferroviaires et fluviales souffre d'inconvénients pour les sociétés de transport et leurs donneurs d'ordre.

Limites du report modal :	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Inadapté aux courtes distances ; ✗ Réseau doté de peu de gares intermodales ; ✗ Oblige les camions à se rendre aux gares intermodales à des heures déterminées, avec : <ul style="list-style-type: none"> – des temps d'attente ; – le risque d'arriver en retard et de devoir attendre le prochain départ.
---------------------------	--

Pour l'heure, le report modal ne constitue donc pas un substitut à la route adapté pour le transport des marchandises (hormis lorsque les gares ferroviaires de chargement et de déchargement sont idéalement localisées au regard du transport à effectuer). Or **en l'absence de substitut adapté, la taxe poids lourds devient de fait une fiscalité de rendement** car elle n'induit pas une modification des comportements de transport favorable à l'environnement.

En Allemagne, **l'application de la LKW Maut (équivalent de notre taxe poids lourds) depuis 2005 n'a par exemple pas permis de modifier la structure du transport de fret au profit des voies ferroviaires et fluviales**. Le coût des trajets routiers a pourtant été alourdi et des investissements ont été réalisés pour développer les infrastructures de transports alternatifs (35% des recettes de la LKW Maut servent à financer le réseau ferroviaire et 15% le réseau fluvial)⁷.

⁷ Rapport d'information de l'Assemblée nationale sur la mise en place de la taxe poids lourds, déposé en octobre 2011 et présenté par M. Hervé MARITON.

→ **Des aides à la modernisation du parc de camions permettraient de protéger plus efficacement l'environnement**

Au regard de l'avantage compétitif de la route par rapport aux voies ferroviaires et fluviales, **la stratégie de réduction du CO2 émis par le transport de marchandises doit porter en priorité sur la modernité du parc en circulation**. A cet égard, il serait judicieux de renforcer les incitations à l'utilisation de camions performants sur le plan environnemental. Aussi, **il ne nous apparaît pas pertinent que les véhicules les moins polluants soient inclus dans le champ de la taxe poids lourds**.

Pour moderniser le parc et ainsi réduire ses émissions, nous préconisons :

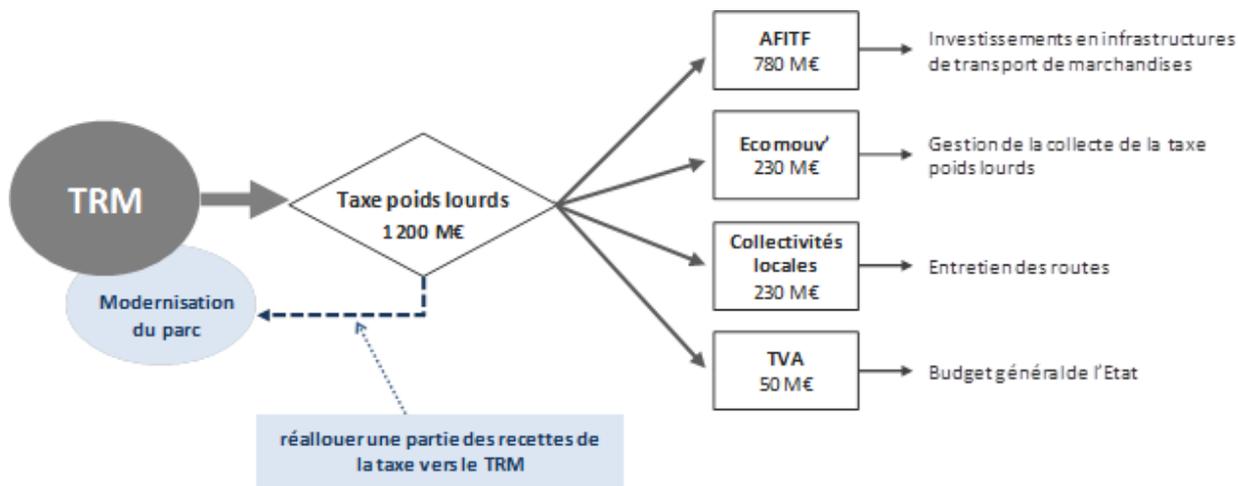
- 1. D'exonérer les véhicules les moins polluants** de la taxe poids lourds. Le taux de la taxe serait ainsi plus progressif et inciterait davantage l'utilisation des camions les plus performants en termes d'émissions.
- 2. De mettre en place une aide financière** pour :
 - **l'acquisition des véhicules les plus propres** en vue de compenser une partie de leur surcoût à l'achat (aide de type prime à la casse ou crédit d'impôt...);
 - **l'installation de filtres à particules** sur les véhicules anciens qui en sont démunis.

La stratégie que nous préconisons d'adopter est donc celle du « bonus-malus ». **L'effet d'une telle mesure serait neutre pour les comptes publics** car les aides financières seraient financées par les recettes de la taxe poids lourds. Il s'agit donc de réallouer les ressources prélevées sur le secteur au titre de la protection de l'environnement au bénéfice de ce même secteur afin de le rendre moins polluant.

Principe du bonus-malus dans le secteur du transport routier	
BONUS	MALUS
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Les camions les plus performants sur le plan environnemental seraient exclus du champ de la taxe poids lourds. ✓ Les camions les plus performants bénéficieraient d'une aide à l'achat. ✓ Une aide financière adéquate serait proposée pour l'installation d'un filtre à particules sur les véhicules anciens. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ La taxe poids lourds alourdit le coût des transports réalisés par route de manière inversement proportionnelle aux performances environnementales des véhicules.

La taille du parc de camions du TRM dépend de la demande adressée au secteur. Ainsi, un système de bonus-malus applicable au secteur n'aurait pas pour effet d'accroître la taille du parc (comme ce fut le cas pour les voitures de tourisme) mais permettrait de modifier sa structure pour le rendre moins polluant. **L'efficacité environnementale du dispositif serait ainsi assurée aussi bien à court terme qu'à long terme**.

Schéma. Proposition : réallouer une partie de la taxe poids lourds au secteur du TRM



Source : Asterès

Encadré. En Allemagne, la taxe poids lourds finance des aides aux transporteurs

L'Etat allemand a mis en place en 2007 un régime d'aide pour encourager les entreprises allemandes du transport routier à se doter de véhicules présentant de meilleures performances en termes d'émissions.

Une enveloppe annuelle de 100 millions d'euros est allouée à cet effet. Elle est financée par les recettes de la taxe LKW Maut, qui n'est autre que la taxe poids lourds allemandes.

Actuellement, pour l'achat d'un camion neuf de plus de 12 tonnes répondant aux critères de la norme Euro VI, le montant de l'aide s'élève à :

- 3 850 euros pour une grande entreprise ;
- 4 950 euros pour une entreprise de taille moyenne ;
- 6 050 euros pour une TPE.

La LKW Maut finance par ailleurs une subvention à l'installation de filtres à particules.

Cette mesure constitue un avantage économique pour les transporteurs allemands qui souhaitent renouveler leur parc. Pour autant, elle est conforme au droit communautaire car elle vise la protection de l'environnement et son montant respecte les limites autorisées.

Des mesures d'aide similaires ont notamment été mises en application aux Pays-Bas (déductions fiscales pour l'achat de moteurs Euro V) et au Danemark (aide pour le montage de filtres à particules).



CICE : attention aux modalités d'application

Le Gouvernement Ayrault a mis en place le « Pacte national pour la croissance, la compétitivité et l'emploi ». Ce pacte prend la forme de 35 mesures concrètes dont l'objectif commun est de redresser la compétitivité et l'emploi en France. La mesure phare est le « Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi » (CICE). **La présente section vise à détailler le fonctionnement de cette mesure et d'en évaluer l'impact sur le secteur du transport routier de marchandises.**

[4.1] Le CICE vise l'amélioration de la compétitivité française

Le CICE a pour but l'**amélioration de la compétitivité** des entreprises en **allégeant le coût du travail** et en réorientant les montants ainsi économisés vers :

- ✓ l'investissement ;
- ✓ la recherche et l'innovation ;
- ✓ la formation du personnel ;
- ✓ le recrutement ;
- ✓ la prospection de nouveaux marchés ;
- ✓ la transition écologique et énergétique de l'entreprise ;
- ✓ la reconstitution du fonds de roulement.

Les entreprises ayant bénéficié du CICE ne pourront pas s'en servir pour financer :

- ✗ une augmentation de la part des bénéfices distribués ;
- ✗ une revalorisation de la rémunération du personnel de direction.

Le Gouvernement a ainsi voulu faire du CICE un pacte « **donnant – donnant** » entre les entreprises et l'Etat.

[4.2] Concrètement, pour les entreprises...

→ L'avantage est ouvert à tous les secteurs d'activité

Le CICE est un avantage fiscal ouvert à **toutes les entreprises employant des salariés** et étant imposées à l'impôt sur les sociétés (IS) ou à l'impôt sur le revenu (IR) d'après leur bénéfice réel. **Tous les secteurs d'activité sont concernés.**

Le CICE peut se cumuler à d'autres aides fiscales, comme celles relevant d'un dispositif d'aménagement du territoire (zone franche d'activité ; zone de revitalisation rurale...) ou d'un dispositif d'incitation à la création et à l'innovation (entreprises nouvelles ; jeunes entreprises innovantes ; crédit d'impôt recherche...).

→ L'avantage repose sur les rémunérations versées aux salariés

Le calcul du CICE repose sur les rémunérations versées aux salariés au cours d'une année civile. **Les rémunérations supérieures à 2,5 Smic⁸ sont toutefois exclues de l'assiette.**

Le mode de calcul du CICE implique donc un **effet de seuil portant préjudice aux revalorisations salariales au niveau de 2,5 Smic**. En effet, alors que la rémunération d'un salarié percevant 2,5 Smic est intégralement prise en compte dans l'assiette du crédit d'impôt, celle d'un salarié touchant 2,6 Smic ne l'est pas du tout.

Recommandation Asterès

Afin de ne pas pénaliser les personnes percevant un revenu proche mais inférieur à 2,5 Smic dans leurs perspectives d'augmentation salariale, il est nécessaire de réformer le mode de calcul du CICE en y incluant de la progressivité.

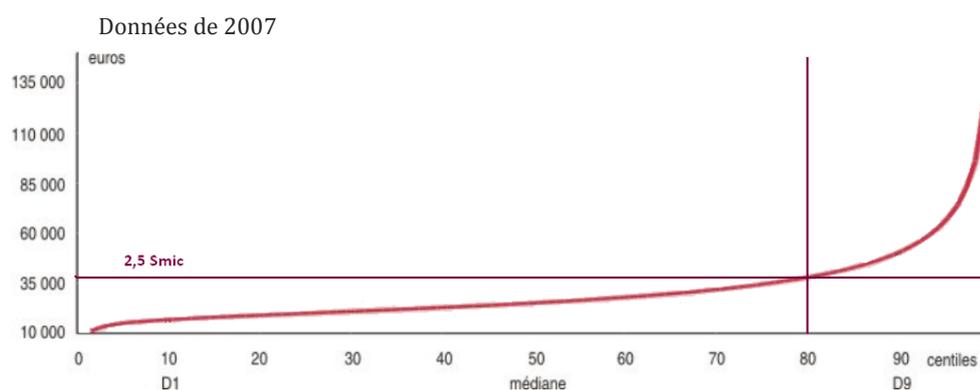
Concrètement, la solution pour résoudre le problème de seuil est la suivante : au-delà d'un niveau de revenu à définir, le taux de l'avantage fiscal serait d'autant plus faible que la rémunération serait forte. Le taux s'affaiblirait donc progressivement et deviendrait nul pour un niveau de revenu jugé élevé.

L'ensemble des rémunérations entrant dans le calcul des cotisations sociales patronales sont incluses dans l'assiette du CICE. Il s'agit essentiellement :

- du salaire de base ;
- des majorations liées aux heures complémentaires, supplémentaires et d'équivalence ;
- des primes ;
- des indemnités de congés payés ;
- et des avantages en nature.

Compte tenu du plafond du CICE, nous estimons que la mesure concerne les salariés dans leur très grande majorité (environ 80%), tous secteurs confondus.

Graph 24. **Distribution du salaire annuel brut des salariés à temps complet**



Sources : Insee, DADS

⁸ 2,5 smic = 3 507 euros brut par mois

→ Le taux sera de 6% dès 2014

Le taux du crédit d'impôt est de :

- 4% pour les rémunérations versées en 2013 ;
- et passera à 6% pour les années suivantes.

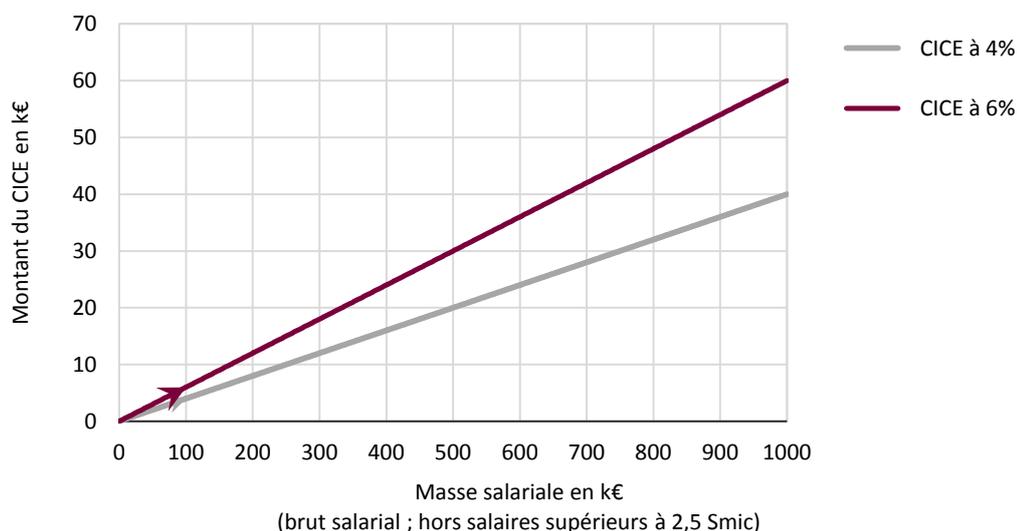
Illustration

A supposer :

- une entreprise employant 40 salariés, avec 600 000 euros de salaires et traitements (brut salarial) qui seront payés en 2013 ;
- et dont aucun salarié ne touche une rémunération excédant 2,5 Smic ;

alors le montant du CICE qui sera perçu (ou constitué en créance) en 2014 sera de 24 000 euros (600 000 x 4%). L'entreprise sera ainsi en mesure d'embaucher un salarié supplémentaire à temps plein.

Graph 25. Montant du CICE par niveau de masse salariale



Note : le graphique s'arrête à une masse salariale, hors salaires supérieurs à 2,5 Smic et hors charges sociales, d'un million d'euros pour des raisons de lisibilité. Le montant du CICE n'est pas plafonné.

Source : Asterès

→ L'aide vient en déduction de l'IS ou de l'IR

Le CICE est imputable sur l'IS ou l'IR, selon le statut juridique des entreprises. Si le montant du CICE excède le montant de l'impôt dû, le reliquat de l'avantage fiscal est imputable sur l'impôt des trois années suivantes. Au terme de cette période, le solde restant est remboursé à l'entreprise.

Néanmoins, certaines entreprises n'ayant pu imputer la totalité de l'avantage fiscal sur leurs impôts pourront, dès la première année, se voir restituer l'excédent du CICE. Il s'agit :

- des **PME** (selon la définition communautaire) ;
- des **jeunes entreprises innovantes** ;
- des **entreprises nouvelles** ;
- des **entreprises en difficulté** (en procédure de conciliation, de sauvegarde, de redressement ou de liquidation).



→ Le CICE peut donner lieu à un préfinancement

Lorsqu'une entreprise bénéficie du CICE au titre d'une année, celle-ci doit attendre l'année suivante, lors du paiement de son IS ou de son IR, afin que le CICE se matérialise par un soutien financier réel. Le système induit donc un **effet de trésorerie défavorable** aux entreprises. Pour limiter cet effet, **l'Etat autorise un préfinancement** du CICE par les institutions bancaires.

La créance « avérée » du CICE, issue d'un excédent de l'avantage fiscal par rapport à l'impôt dû, et la créance « anticipée », issue de l'estimation du CICE pour l'année en cours, peuvent être cédées à un établissement de crédit en contrepartie d'un préfinancement⁹. Une seule cession par année civile peut avoir lieu et la procédure se réalise selon les conditions habituelles des cessions de créance à un établissement de crédit¹⁰.

L'entreprise en demande d'un préfinancement doit réclamer à l'administration fiscale un certificat attestant que sa créance du CICE n'a pas encore été cédée. Dotée de ce certificat, l'entreprise est en mesure de conclure une cession de la créance avec une banque. **La banque, alors détentrice de la créance du CICE, accorde un financement à l'entreprise** (Oséo préfinance jusqu'à 85% du CICE prévisionnel). C'est à la banque que revient le rôle d'informer l'administration fiscale de la cession de créance du CICE.

Pour encourager les banques commerciales à accepter d'intégrer dans leur bilan les créances du CICE, aussi bien celles avérées qu'estimées, **le système est adossé à un dispositif de garantie partielle** (à 50% du risque pris) assurée par Oséo.

Une entreprise ayant cédé sa créance du CICE pourra bénéficier lors de l'acquittement de son impôt uniquement de la fraction du CICE non cédée. Si le montant effectif du CICE s'avère inférieur au montant du préfinancement (l'estimation du CICE a dans ce cas été surévaluée), alors l'établissement bancaire est en mesure de réclamer le remboursement du différentiel à l'entreprise.

→ Précisions sur le calcul de l'assiette dans le TRM

Si un salarié perçoit une rémunération supérieure à 2,5 Smic, sa rémunération n'entre pas dans l'assiette du CICE. Ce plafond de 2,5 Smic est à rapporter à la durée légale du travail. Les heures complémentaires ou supplémentaires doivent par ailleurs être comprises dans le calcul du plafond, mais sans prise en compte des majorations de revenu qui y sont rattachées.

Illustration

Pour un salarié à temps plein (35 heures par semaine, soit 151,7 heures par mois) et présent toute l'année dans l'entreprise, le plafond pour le calcul du CICE est le suivant :

Plafond = 2,5 x Smic horaire x nombre d'heures réalisées

avec

nombre d'heures réalisées = (12 x 151,7 heures) + heures complémentaires et supplémentaires

Le temps de travail entrant dans le champ du calcul du plafond est **le temps de travail effectif**. Autrement dit, il s'agit de toutes les périodes durant lesquelles le salarié est à disposition de l'entreprise, dans l'obligation de répondre aux instructions et ne pouvant s'adonner librement à des activités personnelles. Dans le secteur du transport routier de marchandises, il s'agit donc du **temps de service**.

⁹ Dans le cadre de son offre « Avance+ Emploi », Oséo propose un préfinancement pouvant aller jusqu'à 85% du CICE prévisionnel pour l'année en cours et attesté par un expert-comptable. Selon nous, les banques commerciales devraient proposer un préfinancement du même ordre.

¹⁰ Conditions prévues par l'article L. 313-23 à l'article L. 313-35 du code monétaire et financier.



Quid des heures d'équivalence ?

Lorsque les heures d'équivalence donnent lieu à une rémunération au moins égale à celle d'une heure normale, comme c'est le cas dans le TRM, le montant mensuel du Smic est à pondérer par le nombre d'heures d'équivalence rapporté à la durée légale de travail.

Illustration

Pour un conducteur dont la durée d'équivalence hebdomadaire est de 39 heures par mois, le montant du Smic dans le calcul du plafond est à multiplier par le ratio 39/35.

Pour les conducteurs du TRM, le temps de travail légal comprend des heures d'équivalence :

- ➡ La durée normale de travail d'un **conducteur longue distance** est de 43 heures hebdomadaires. De 36 heures et 43, il s'agit d'heures d'équivalence donnant lieu à une rémunération majorée de 25%. Au-delà, il s'agit d'heures supplémentaires dont la rémunération est majorée de 50%. Le temps de service étendu par les heures supplémentaires ne peut excéder 56 heures sur une semaine isolée.
- ➡ La durée normale de travail d'un **conducteur courte distance** est de 39 heures hebdomadaires. Aussi, les heures allant de 36 à 39 sont des heures d'équivalence donnant lieu à une rémunération majorée de 25%. Au-delà, il s'agit d'heures supplémentaires dont la rémunération est majorée de 50%. Le temps de service étendu par les heures supplémentaires ne peut excéder 52 heures sur une semaine isolée.

Réglementation française du temps de travail dans le TRM de longue distance

0h	35h	43h	56h
Temps de service <i>Conduite / travail / temps de moindre activité</i>			
Temps rémunérés à taux normal	Heures d'équivalence <i>majorées à 25%</i>	Heures supplémentaires <i>majorées à 50%</i>	

[4.3] Le CICE peut permettre de doubler la marge nette des sociétés françaises du TRM

→ Méthode d'estimation

Pour évaluer l'impact du CICE dans le TRM, nous nous basons sur les données financières de 2011 issues d'un échantillon de 14 029 entreprises du secteur.

Le secteur du TRM est ici défini par les entreprises des codes NAF suivants :

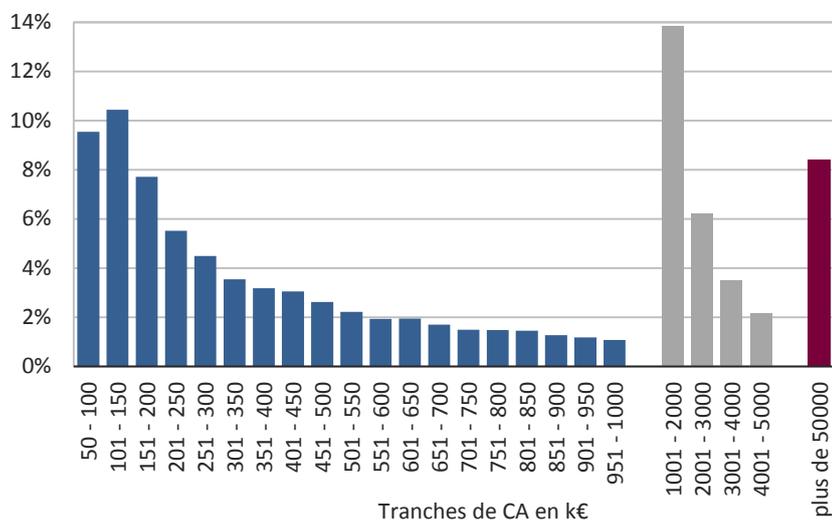
- Transport routier de fret interurbain (49.41A) ;
- Transport routier de fret de proximité (49.41B) ;
- Location de camion avec chauffeur (49.41C) ;
- Services de déménagement (49.42Z).

Les entités retenues dans l'échantillon sont celles ayant :

- déposé aux tribunaux de commerce leurs comptes financiers de l'exercice 2011 ;
- réalisé un chiffre d'affaires supérieur ou égal à 50 000 euros ;
- payé au moins 10 000 euros de salaires et traitements.

En 2011, notre échantillon a réalisé un chiffre d'affaires HT de 30 milliards d'euros. Il représente ainsi près de 60% du chiffre d'affaires généré par l'ensemble du secteur.

Graph 26. Répartition des entreprises de l'échantillon par tranche de chiffre d'affaires



Rappel : notre échantillon ne prend pas en compte les entreprises ayant déclaré un chiffre d'affaires HT inférieur à 50 000 euros.

Lecture : 10,4% des entreprises de l'échantillon ont déclaré un chiffre d'affaires HT compris entre 101 000 euros et 150 000 euros pour l'exercice 2011.

Source : Asterès, sur la base des comptes déposés aux tribunaux de commerce.

Pour percevoir les effets du CICE, nous appliquons son taux (4% la première année ; 6% ensuite) aux salaires et traitements tels que renseignés dans les comptes de résultat. Nous répercutons ensuite le montant de l'avantage fiscal ainsi obtenu sur le coût du travail et le résultat net des entreprises.

L'assiette du CICE repose sur les salaires et traitements inférieurs à 2,5 Smic. La grande majorité des salariés français ont une rémunération inférieure à ce plafond (graph 27). Pour simplifier, nous supposons qu'aucun salarié du TRM n'a une rémunération supérieure au plafond du CICE. Cette hypothèse n'induit pas un biais important car les salaires dans le secteur du TRM sont en moyenne inférieurs à ceux de l'ensemble de l'économie française.

Tab 3. Salaire brut en France et dans le secteur du TRM, en 2009

En euros

	Salaire brut annuel moyen	Salaire brut moyen par équivalent temps plein
Ensemble de l'économie	32 442	33 950
Transport routier de marchandises		
Transports routiers de fret de proximité	25 244	28 457
Services de déménagement	25 678	28 525
Location de camions avec chauffeur	26 221	28 913
Transports routiers de fret interurbains	27 020	30 965

Source : Insee ; DADS 2009

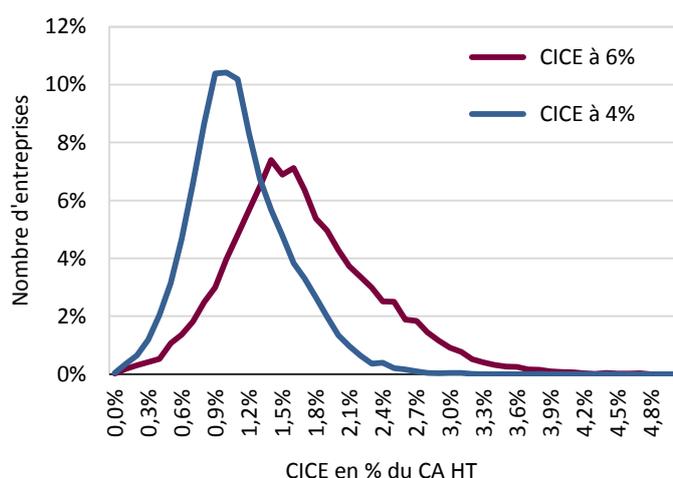
→ Résultats

Sur la base des données financières de 2011, le montant du CICE dû par l'Etat aux transporteurs de fret routier devrait représenter près de :

- 0,9% du chiffre d'affaires HT en 2014 (au titre de l'année 2013, avec un taux à 4%) ;
- puis 1,3% les années suivantes (avec un taux de 6%).

Ces chiffres sont une moyenne pour l'ensemble du secteur. Le graphique de répartition ci-dessous permet d'analyser la dispersion des entreprises autour de la moyenne. Plus le « pic » de la courbe se situe à droite, plus le CICE en pourcentage du chiffre d'affaires est fort, et inversement. Plus la courbe est élevée et resserrée, plus les entreprises sont concentrées autour de la moyenne sectorielle.

Graph 27. Répartition des entreprises de l'échantillon par niveau de CICE exprimé en % du CA HT



Unité : 0,1 point de pourcentage

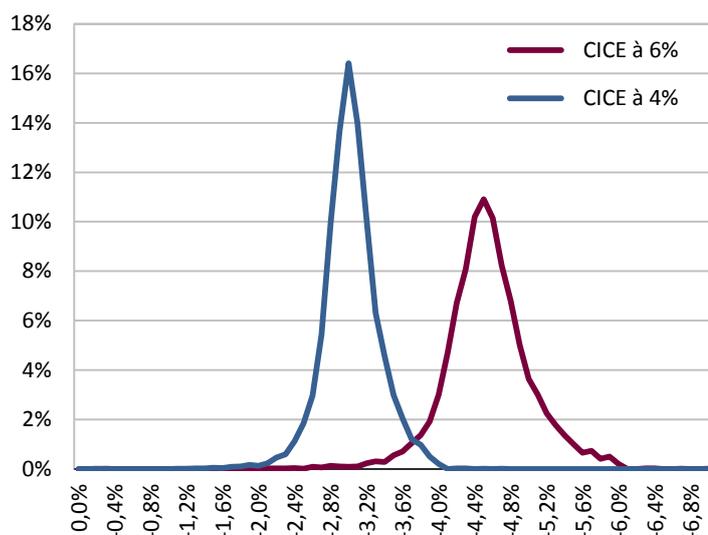
Lecture : avec un taux du CICE à 4%, le montant du CICE représente 1% du chiffre d'affaires pour un peu plus d'une entreprise sur dix.

Source : Asterès, sur la base des comptes déposés aux tribunaux de commerce.

A supposer que toutes les entreprises du TRM se fassent rembourser l'intégralité du CICE dès la première année, le dispositif permettrait de réduire leur coût du travail¹¹ en moyenne de :

- 3%, avec un taux du CICE à 4% ;
- 4,5%, avec un taux du CICE à 6%.

Graph 28 Répartition des entreprises de l'échantillon par niveau de réduction du coût du travail permis par le CICE



Unité : 0,1 point de pourcentage

Lecture : avec un taux du CICE à 4%, la réduction du coût du travail (salaires et traitements + charges sociales) permise par le CICE est de -3% pour près de 16% des entreprises du TRM.

Source : Asterès, sur la base des comptes déposés aux tribunaux de commerce.

Les salaires et traitements représentent dans le secteur du TRM environ 22% de l'ensemble des charges d'exploitation. En conséquence, l'avantage fiscal du CICE permet, en moyenne, de réduire les charges d'exploitation des entreprises de :

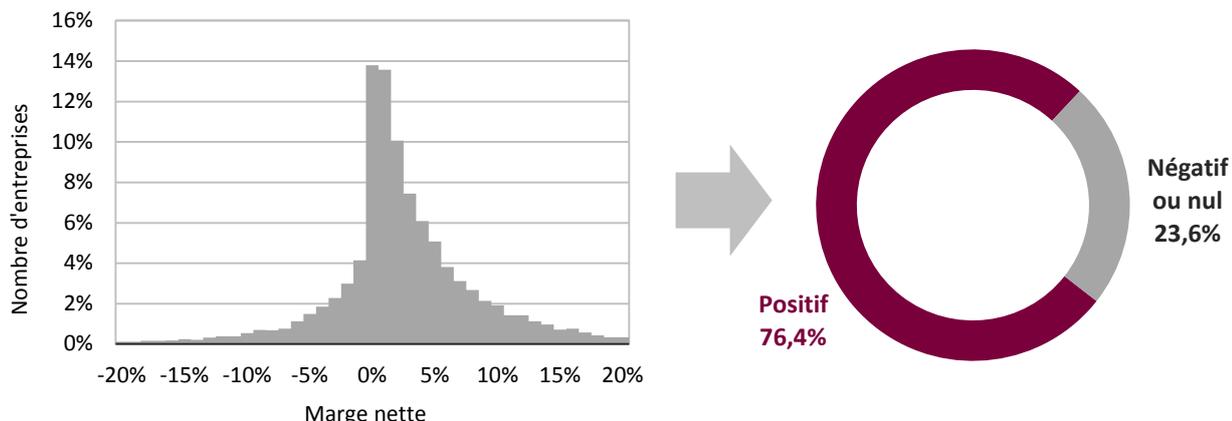
- 0,9% avec un taux du CICE à 4% ;
- 1,3% avec un taux du CICE à 6%.

La marge nette¹² des entreprises du TRM est faible. En 2011, elle s'est établie à seulement 1,1%. En conséquence, le CICE a un impact sensible sur la marge des entreprises.

¹¹ Coût du travail = salaires et traitements + charges sociales

¹² Marge nette = résultat net / chiffre d'affaires HT

Graph 29. Répartition des entreprises de l'échantillon par niveau de marge nette, en 2011



Unité : 1 point de pourcentage

Lecture : 13,8% des entreprises de notre échantillon ont déclaré une marge nette nulle (0%) pour l'exercice 2011.

Source : Asterès, sur la base des comptes déposés aux tribunaux de commerce.

Le CICE permet de doubler le résultat net du secteur. En effet, si les entreprises du TRM pouvaient percevoir l'intégralité de la créance du CICE dès la première année, la marge nette passerait de 1,1% à :

- 2,0% avec un taux du CICE à 4% ;
- 2,4% avec un taux du CICE à 6%.

[4.4] Les modalités d'imputation du CICE ne doivent pas être en défaveur des entreprises du transport routier

Une note d'information de l'Autorité des normes comptables (ANC), émise le 28 février 2013 et confirmée par l'administration fiscale, préconise d'imputer le CICE au crédit du compte 64 « Charges de personnel ».

Une telle imputation comptable serait préjudiciable pour les entreprises du TRM car cela mènerait à une réduction, toutes choses égales par ailleurs, des indices du coût des transports sur lesquels sont indexés les tarifs, empêchant ainsi toute reconstitution des marges dans le secteur.

Graph 30. Indice de coût CNR, régional 40 tonnes
Indice base 100 = décembre 2000



Source : CNR

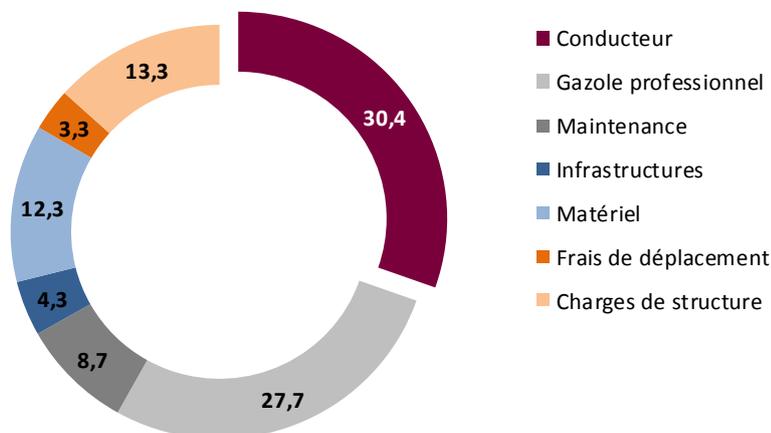
Graph 31. Indice de coût CNR, régional 40 tonnes
Glissement annuel de l'indice



Source : CNR

Les charges de personnel représentent près d'un tiers de l'indice du coût des trajets régionaux réalisés par les camions de 40 tonnes.

Graph 32. Structure du l'indice de coût CNR, régional 40 tonnes
En pourcentages



Source : CNR

L'imputation du CICE sur le compte « crédit d'impôt » permettrait d'éviter un impact systématique sur les prix.

[4.5] Le financement du CICE ne doit pas se faire au détriment des entreprises du transport routier

D'après les estimations du Gouvernement, le CICE devrait induire une dépense fiscale de 20 milliards d'euros par an en régime de croisière. Le financement sera assuré pour moitié par une réduction de la dépense publique et pour autre moitié par une augmentation des recettes fiscales, dont :

- un relèvement des taux de TVA ;
- le développement de la fiscalité écologique.

Schéma. Financement du CICE

Coût annuel estimé du CICE : 20 Md€	Réduction de la dépense publique 10 Md€
	Hausse taux de TVA env. 6,7 Md€
	Fiscalité écologique env. 3,3 Md€

Source : Asterès sur la base du pacte national pour la croissance, la compétitivité et l'emploi

Le relèvement de la taxe intérieure sur la consommation de gazole au même niveau que celle sur l'essence a été une solution étudiée par le Gouvernement pour à la fois :

- prendre part au financement du CICE ;
- soutenir les efforts d'assainissement des comptes publics.

Cette solution n'a pas été retenue au premier semestre 2013 mais elle pourrait revenir dans le débat public à court ou moyen terme.

D'après les estimations de la direction générale des douanes et des droits indirects, l'écart de taxation entre le gazole et l'essence a généré un manque à gagner pour l'Etat de 6,9 milliards d'euros en 2011. En prenant en compte l'impact de cet écart sur le coût des exonérations et des taux réduits sur le gazole, le manque à gagner global serait d'environ 8 milliards d'euros.

Le différentiel entre la fiscalité du gazole et de l'essence n'est pas référencé au sein des comptes publics comme une dépense fiscale. Aussi, le Gouvernement n'est pas dans l'obligation d'en évaluer l'impact. Pour la Cour des comptes, une évaluation serait pourtant judicieuse. L'avantage fiscal applicable au gazole a permis de soutenir la diésélisation du parc automobile français. Toutefois, le soutien au diesel serait aujourd'hui moins pertinent. La Cour des comptes avance les arguments suivants :

Arguments en faveur d'un alignement de la fiscalité du gazole sur celle de l'essence	
L'argument de la consommation au kilomètre parcouru	<p>L'incitation fiscale en faveur du diesel a notamment été mise en place en raison d'une consommation de carburant au kilomètre parcouru nettement moindre pour les véhicules circulant au diesel que pour les véhicules circulants à l'essence.</p> <p>Or de sensibles progrès ont été réalisés dans la conception des moteurs à essence. Aussi, l'écart avec les moteurs diesel s'est fortement réduit. D'après l'ADEME¹³, les véhicules diesel neufs consomment en moyenne 4,8L /100 km, contre 5,6L/100 km pour les véhicules circulant à l'essence.</p>
L'argument de la balance commerciale	<p>La France raffine trop d'essence et pas assez de gazole. En conséquence, nous importons du gazole tandis que nous rencontrons des difficultés à exporter notre essence raffinée. En effet, la France est peu compétitive sur le prix, notamment parce que de nombreux pays n'appliquent pas des normes de raffinage aussi strictes que les siennes. En outre, certains débouchés extérieurs pour l'essence, comme les Etats-Unis, commencent à être saturés.</p>
L'argument écologique	<p>La Cour des comptes écrit : « <i>Sur le plan environnemental, les émissions de CO² produites par un véhicule diesel sont du même ordre que celles des automobiles à essence, mais le contenu en CO² par tonne-équivalent-pétrole du diesel est supérieur à celui de l'essence.</i> »</p>
L'argument de santé publique	<p>Les particules fines émises par les moteurs diesel sont cancérigènes et suspectées d'être responsables d'allergies et de maladies cardio-pulmonaires. D'après l'OMS¹⁴, les particules fines présentes dans l'air seraient responsables de plus de 40 000 morts prématurées.</p> <p>Toutefois, d'après le ministère de l'Ecologie, la majorité de ces particules (40%) sont émises par la combustion de bois, pour le chauffage domestique essentiellement. L'industrie émet quant à elle 31% de ces particules, et les transports seulement 14% du total. En outre, les filtres à particules, obligatoires sur les véhicules diesel neufs depuis 2011, permettent de réduire les émissions dans le cas des transports.</p>

¹³ Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

¹⁴ Organisation mondiale de la santé



Au regard de ces arguments, l'Etat a étudié en début d'année la possibilité d'un relèvement de la taxe intérieure sur la consommation de gazole au même niveau que celle sur l'essence. L'idée d'un tel relèvement a néanmoins été momentanément repoussée compte tenu des **impacts négatifs que cela aurait sur le pouvoir d'achat des ménages, sur l'industrie automobile française et sur le secteur des transports.**

Au regard de la fragilité financière avérée des entreprises du TRM, il est impératif de ne pas alourdir davantage la charge fiscale supportée par le secteur car :

- 1.** cela accentuerait les défaillances d'entreprises;
- 2.** cela n'aurait pas d'impact sur la consommation de gazole des transporteurs car celle-ci ne dépend pas du prix du carburant (déjà élevé) mais de leur volume d'activité. En effet, les transporteurs n'ont pas de substitut au gazole.



Asterès est un cabinet d'études économiques et de conseil.

Nous proposons aux entreprises et au secteur public des outils de réflexion pour orienter l'action. Notre mission est de mettre l'expertise économique au service du développement de nos clients. Ainsi, nous donnons à l'analyse économique son rôle opérationnel.

Nous proposons à nos clients :

- des analyses macroéconomiques et sectorielles ;
- des prévisions ;
- des enquêtes de conjoncture.

Nous menons également des missions de conseil en développement & attractivité économique.

Asterès se veut une entreprise citoyenne et, à ce titre, nous respectons un certain nombre de principes :

- Réalisation d'activités non marchandes, notamment dans le domaine de la pédagogie économique et du conseil aux gouvernements (afin d'éviter tout risque de conflit d'intérêts) ;
- Promotion de la liberté individuelle et de la démocratie, notamment dans le cadre des missions réalisées dans les pays émergents.

Respect de l'environnement :



Asterès s'engage à limiter l'impact de son activité sur l'environnement par le recyclage, la dématérialisation, les économies d'énergie, et la limitation des déplacements en avion et en voiture ou leur compensation. Par ailleurs, nos analyses prennent en compte la dimension écologique et environnementale des phénomènes économiques. En matière de conseil, nos propositions sont formulées dans le souci du respect de l'environnement et de la durabilité du développement.

Nous contacter :

www.asteres.fr
contact@asteres.fr
7, rue du chemin vert
94 100 Saint-Maur des Fossés
Tél. : + 33 1 48 85 23 60
Fax : + 33 1 70 24 73 57

Asterès est présent sur **Facebook** et **Twitter**