

# Le Transport Routier de Marchandises

---

## *Pistes de réformes fiscales pour une meilleure compétitivité*

Etude réalisée par **Asterès**

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

9 novembre 2012

## Synthèse de l'étude



# Synthèse opérationnelle

## Proposition de l'étude

**En complément des mesures nationales pour soutenir l'emploi et la compétitivité des sociétés françaises et pour leur donner pleine efficacité dans le transport routier de marchandises compte tenu de son important déficit de compétitivité, nous proposons de transférer les cotisations patronales spécifiques à ce secteur sur une ou plusieurs fiscalités tierces également spécifiques : la TVA sectorielle, une taxe « marchandise », la TICPE et la taxe poids lourds sont les options retenues.**

### ► **Le transport routier de marchandises (TRM) est caractérisé par trois points marquants :**

- 1.** Par sa nature même d'activité hautement mobile, le TRM français est l'un des secteurs les plus marqué par la concurrence étrangère (sur les trajets internationaux évidemment, mais également sur les trajets intérieurs).
- 2.** Il est l'un des tout premiers employeurs en France (près de 350 000 salariés au 31 décembre 2011).
- 3.** C'est un contributeur fiscal atypique. Soumis à divers impôts propres à son activité, le TRM français supporte une charge fiscale nettement supérieure à la moyenne française. En juillet 2013, la taxe poids lourds s'ajoutera à la taxe à l'essieu, à la TICPE et au coût des péages.

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

- La part de marché du pavillon français sur les trajets internationaux s'est effondrée depuis 1990, passant de près de 50% à moins de 20% aujourd'hui. La France est ainsi l'un des pavillons où le poids des trajets internationaux dans l'activité des transporteurs est le plus faible.
- Par ailleurs, l'hexagone perd des parts sur son marché intérieur. Durant les années 2000, le cabotage, qui se définit comme un transport intérieur réalisé par une société étrangère, s'est fortement développé en France pour atteindre en moyenne 3,6% du marché national en 2010 et près de 10% dans certaines zones et certaines filières. La France est ainsi le deuxième pays le plus « caboté » de l'Union européenne. Parallèlement, son pavillon est très peu présent sur les marchés intérieurs des autres pays européens.
- La concurrence de l'Europe du Sud s'intensifie sensiblement. Ces pays, dont l'Espagne – premier « caboteur » en France –, profitent actuellement d'une baisse des coûts de production sous l'effet de la crise économique.

► ***Le déficit de compétitivité des transporteurs français résulte d'un coût du travail élevé et d'une réglementation contraignante. Par ailleurs, la fiscalité dans le secteur apparaît particulièrement lourde.***

- La France figure parmi les pays où le coût du travail est le plus fort au monde. Pour une société française de transport, une heure de conduite revient 30% plus cher que pour une société allemande et 50% plus cher que pour une société espagnole. Les écarts de coût avec les pays d'Europe de l'Est sont encore plus considérables.
- En outre, les transporteurs français supportent une charge fiscale particulièrement élevée. Au global, la fiscalité représente un cinquième du chiffre d'affaires hors taxe du secteur. Pour l'ensemble de l'économie, cette part est inférieure à 10%.
- La réglementation française sur le temps de travail des chauffeurs routiers est sensiblement plus contraignante que les directives européennes. Alors que le droit communautaire distingue le temps de travail des temps de disponibilité, la réglementation française ne considère qu'un « temps de service » qui agrège ces deux temps. En conséquence, pour les chauffeurs français, les temps de moindre ou de non activité sont rémunérés comme du temps de travail.

► ***De nombreux transporteurs français sont dans un état de fragilité financière du fait du déficit de compétitivité.***

- La rentabilité des transporteurs hexagonaux s'est significativement dégradée durant les années 2000. La concurrence étrangère tire les prix des transports vers le bas alors que les charges des sociétés françaises sont, en grande partie, incompressibles voire croissantes.
- Selon la Banque de France, un tiers de l'activité, en termes de chiffres d'affaires, et un tiers des emplois du TRM français sont menacés, contre environ 20% dans l'industrie (étude Banque de France portant sur les données financières des transporteurs français pour l'année 2011).
- Les pertes de parts de marché ont un impact sur l'emploi du secteur. En 2009, sous l'effet de la crise économique, les entreprises françaises ont été contraintes de réduire fortement leurs effectifs. L'emploi a baissé de 5,4% dans le secteur en 2009, contre « seulement » 1,1% pour l'ensemble de l'emploi français. Cette même année, l'activité des pavillons étrangers sur le territoire français était quant à elle en croissance.
- Dans ce contexte, le seuil de soutenabilité de la fiscalité est atteint dans le TRM. Au regard de la situation financière des transporteurs, il est important de ne plus accroître la pression fiscale sur le secteur au risque d'accentuer les défaillances d'entreprises.

► ***Pour redresser la compétitivité et l'emploi du secteur, comme de l'ensemble de l'économie française, la FNTR et Asterès plaident pour la fiscalisation d'une partie des cotisations patronales en vue d'alléger le coût du travail.***

- La démarche de la FNTR et d'Asterès s'inscrit en droite ligne avec celle du Gouvernement qui consiste à alléger le poids des prélèvements sur les entreprises pour promouvoir l'emploi et la compétitivité.
- En effet, le 6 novembre dernier a été annoncée la mise en place d'un « Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi » (CICE) de 20 milliards d'euros sur trois ans. Cette mesure sera financée pour moitié par une réduction de la dépense publique et pour autre moitié par une augmentation des taux normal et intermédiaire de la TVA, ainsi que par l'instauration d'une fiscalité écologique.
- Nous considérons néanmoins qu'un transfert de charges vers la TVA constitue la mesure la plus simple et la plus efficace pour soutenir l'emploi et la compétitivité. Cette mesure reviendrait donc à financer une partie des dépenses sociales par la consommation en lieu et place d'une fraction des prélèvements sur le travail. A défaut, ou en complément à la TVA, un transfert de charges peut s'opérer vers la CSG. La compensation pourrait notamment se réaliser pour partie par une réduction de la dépense publique, à l'image du financement du CICE.
- Les effets positifs d'un allègement du coût du travail sur l'emploi s'observeraient aussi bien dans les secteurs soumis à la concurrence internationale que dans les secteurs « protégés », tels les services de proximité.
- Une fiscalisation des charges aurait notamment pour effet de soutenir le TRM français dans sa reconquête du marché des trajets internationaux et dans le maintien de son activité en France.

► **Compte tenu de la situation singulièrement préoccupante du TRM français et de l'urgence qu'il y a à le rendre plus concurrentiel, la FNTR et Asterès défendent en parallèle un transfert de charges intra-sectoriel.**

- La situation des transporteurs français est préoccupante : chute des parts de marché à l'international, concurrence accrue sur le marché intérieur, faiblesse des marges, « sur-fiscalisation » par rapport au reste de l'économie. Elle rend ainsi nécessaire la mise en place d'un soutien particulier au TRM en complément de mesures générales telles que le CICE.

● Ce soutien pourrait prendre la forme d'un **transfert des cotisations patronales spécifiques au TRM vers un ou plusieurs impôts également supportés par le secteur.**

- Ces cotisations spécifiques sont :
  - les cotisations pour les congés de fin d'activité (CFA) ;
  - les cotisations pour l'Institution de prévoyance couvrant le risque d'inaptitude à la conduite (IPRIAC) ;
  - les cotisations pour la Caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport (CARCEPT) ;
  - Le prélèvement de 1,6% de la masse salariale au titre de la formation professionnelle.
- Nous estimons que ces cotisations représentent environ 660 millions d'euros. Sur le bulletin de paie d'un chauffeur, le transfert des cotisations CFA, IPRIAC et CARCEPT ferait baisser les charges patronales de 29% à 24%, soit un taux proche des charges allemandes. Le prélèvement au titre de la formation professionnelle n'apparaît quant à lui pas dans les bulletins de paie.
- Nous avons analysé un transfert de ces cotisations vers différentes fiscalités supportées par le transport routier de marchandises :

### 1. La TVA sectorielle :

Une hausse du taux de TVA applicable aux prestations de transport routier de fret pour compenser la suppression des cotisations spécifiques serait l'option la plus simple et la plus efficace.

Expérimenter une TVA sociale sur un secteur serait cependant contraire aux règles communautaires. Néanmoins, le droit européen n'étant pas figé, nous maintenons notre proposition de TVA sociale sectorielle. Celle-ci pourrait notamment servir d'expérimentation venant renforcer sur le plan pratique le projet d'une TVA sociale applicable à l'ensemble de l'économie française.

### 2. Une taxe « marchandise » :

Un transfert sur une taxe « marchandise », reposant sur les tonnes-kilomètres transportées, est la solution la plus satisfaisante après la TVA sociale car un tel impôt reposerait sur l'activité réelle des entreprises et serait aisément répercutable.

La mise en place de la taxe poids lourds rend cependant difficilement envisageable le développement d'une taxe supplémentaire.

La taxe poids lourds a nécessité d'importants investissements. De ce fait, il apparaît impossible que cette nouvelle fiscalité soit abrogée à court terme. Toutefois, lorsque les investissements réalisés au titre de cette taxe seront amortis, nous proposons de sortir du modèle de la taxe poids lourds pour migrer vers celui de la taxe marchandise qui se révèle plus adapté au secteur du transport de fret.



### 3. La taxe poids lourds :

Une taxe poids lourds « sociale » pourrait être établie pour compenser la suppression des cotisations spécifiques. Cette option n'est toutefois pas à privilégier à ce jour au regard des incertitudes encore existantes pour répercuter la taxe sur les tarifs des prestations de transport.

- En tout état de cause, le principe de répercussion sur les donneurs d'ordre doit être garanti. Afin que la (ou les) fiscalité compensant la réduction de charges ait des effets tangibles sur la compétitivité des transporteurs, il est nécessaire qu'elle soit répercutée dans les prix TTC des prestations de transport par un mécanisme législatif.

### 4. La TICPE :

La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (anciennement la TIPP) peut constituer un vecteur de substitution au regard des contraintes portant sur les autres modes de transfert de charges. Il serait toutefois nécessaire de résoudre la difficulté d'un transfert impliquant une augmentation de la TICPE réservée aux seuls véhicules du transport routier de fret.

#### Transferts et nouvelles assiettes des cotisations patronales spécifiques

Nouvelle assiette des cotisations patronales	Transfert des cotisations spécifiques (CFA, IPRIAC, CARCEPT, « 1,6% »)
TVA sociale	3,9% <sup>(1)</sup>
TICPE	<i>En cours de chiffrage</i>
Taxe poids lourds « sociale »	7 cent. d'€ / km <sup>(2)</sup>
Taxe « marchandise »	0,21 cent. d'€ / T.km

(1) s'ajoute au taux normal de la TVA (19,6%)

(2) s'ajoute au taux kilométrique de la taxe poids lourds

Source : Asterès



## Avantages et inconvénients des différents modes de transfert de charges présentés dans l'étude

		Avantages	Inconvénients
Mesures globales (pour l'ensemble de l'économie française)	<b>Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baisse d'impôt Indexée sur la masse salariale (réduction indirecte du coût du travail)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soutien financier <i>a posteriori</i>, lors du reversement de l'impôt sur les sociétés (effet de trésorerie défavorable)</li> <li>Contrepartie demandée (investissement, emploi, R&amp;D..)</li> </ul>
	<b>TVA sociale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduit le coût du travail.</li> <li>Fait contribuer les producteurs étrangers au financement de la protection sociale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peut induire une augmentation de prix</li> </ul>
	<b>CSG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduit le coût du travail</li> <li>Impôt français ayant l'assiette la plus large.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduit le salaire net des travailleurs.</li> </ul>
Mesures sectorielles (spécifiques au TRM)	<b>TVA sociale sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduit le coût du travail.</li> <li>Fait contribuer les transporteurs étrangers au financement de la protection sociale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribue à la hausse des prix pour le consommateur des biens transportés.</li> </ul>
	<b>Taxe marchandise</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduit le coût du travail.</li> <li>Fait contribuer les transporteurs routiers étrangers au financement de la protection sociale.</li> <li>Liée à l'activité réelle des entreprises</li> <li>Peut être répercutée facilement sur les chargeurs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'une taxe supplémentaire.</li> </ul>
	<b>Taxe poids lourds « sociale »</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduit le coût du travail.</li> <li>Fait contribuer les transporteurs étrangers au financement de la protection sociale.</li> <li>S'ajoute à une taxe spécifique au secteur dont la mise en œuvre est déjà planifiée (facilité de mise en place).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taxe les trajets à vide et à chargement partiel comme n'importe quel trajet.</li> <li>Difficulté de répercuter sur les chargeurs.</li> </ul>
	<b>TICPE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduit le coût du travail.</li> <li>Fait contribuer les transporteurs étrangers au financement de la protection sociale s'ils se ravitaillent en France.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilité de se ravitailler hors de France pour les transporteurs étrangers et les transporteurs français transfrontaliers.</li> <li>Difficulté à limiter la hausse de la TICPE au seul transport public de marchandises.</li> </ul>

Source : Asterès