

LE TRANSPORT ROUTIER, GRAND OUBLIÉ DE LA CONVENTION FISCALE

Parce qu'elle induit une double imposition pour les chauffeurs salariés qui ne résident pas au Luxembourg, mais y travaillent, la nouvelle convention fiscale signée entre la France et le Luxembourg pose problème aux transporteurs routiers. Le secteur craint que le recrutement de chauffeurs qualifiés et la gestion administrative soient plus difficiles. Le Groupement Transport réclame une rectification au plus vite.

TEXTE: JEANNE RENAULD
IMAGE: ARTHUR WELTER TRANSPORTS



Vivianne et Marianne Welter

Le 20 mars dernier, la France et le Luxembourg ont signé une nouvelle convention fiscale liant les deux pays. Remplaçant celui en vigueur depuis 1958, ce document précise notamment la manière dont sont imposés les quelque 96.000 frontaliers français qui exercent une activité professionnelle au Luxembourg. Le secteur du transport routier a néanmoins été totalement évincé des négociations. Et les conséquences sont fâcheuses.

LES CHAUFFEURS FRONTALIERS PÉNALISÉS

Les salariés sont imposés, en principe, dans l'État où l'emploi est exercé. Un frontalier français travaillant pour un employeur luxembourgeois est donc imposé au Grand-Duché, pour peu qu'il n'exerce pas sa fonction dans un autre État (l'État de sa résidence ou un État tiers) pendant une période excédant au total 29 jours sur l'année.

Les chauffeurs routiers, de par la nature même de leur fonction, sont eux amenés à traverser des frontières régulièrement. «Le Grand-Duché est un petit pays. Il est donc vraiment difficile pour nous, transporteurs, de ne pas traverser de frontière», commente Marianne Welter, Présidente du Groupement Transport (GT), fédération affiliée à la clc.

Dans ce contexte, la situation des chauffeurs routiers salariés qui ne résident pas au Luxembourg, mais qui travaillent pour une entreprise luxembourgeoise se montre particulièrement complexe. L'Administration des contributions la résume de cette manière: «Lorsqu'un chauffeur exerce son activité sur le territoire luxembourgeois, le droit d'imposition du salaire se rapportant à cette activité revient au Luxembourg étant donné que l'employeur est une entreprise de transport luxembourgeoise.

«NOUS CRAIGNONS QUE CETTE CONVENTION RENDE LE RECRUTEMENT DES TRAVAILLEURS FRANÇAIS PLUS COMPLEXE»



Lorsqu'un même chauffeur exerce son activité sur le territoire de l'État dont il est un résident ou sur le territoire d'un État tiers, le salaire est imposé dans l'État de résidence du salarié si son séjour dans un État tiers ne dépasse pas 183 jours.»

UNE ENTRAVE AU RECRUTEMENT

Cette législation n'est pas sans poser de problème pour les acteurs du transport routier. «Bien que les salaires soient plus élevés au Luxembourg, ce régime peine à compenser les contraintes liées à un travail transfrontalier. Avec une telle législation, les chauffeurs n'ont plus réellement d'intérêt de travailler au Luxembourg, déplore Marianne Welter. Or, nous avons, plus que jamais, besoin de main d'œuvre.»

Le secteur du transport routier est en effet confronté à une pénurie de chauffeurs.

Les entreprises sont amenées à recruter à l'étranger. «Nos chauffeurs sont rarement luxembourgeois, explique la Présidente du GT. Nous avons besoin de nous tourner vers nos pays voisins, voire plus loin, pour trouver du personnel qualifié. Mais pour parvenir à convaincre des candidats de venir travailler au Luxembourg, le pays doit rester attractif à leurs yeux. Or, nous craignons que cette convention rende le recrutement des travailleurs français plus complexe.»

Au-delà de ces difficultés, une telle convention pose aussi problème d'un point de vue administratif et logistique. «Nous devons tenir compte de cette fiscalité pour organiser notre dispatching, jongler avec les réglementations en matière de détachement, réfléchir à quel chauffeur nous pouvons envoyer dans quel pays, commente Marianne Welter. C'est un travail fastidieux.»

PAS TOUS DANS LE MÊME BATEAU

Une situation d'autant plus absurde que seul le transport routier est concerné par cette problématique. La convention fiscale avec la France prévoit en effet des facilités pour le transport fluvial, ferroviaire et aérien dans le cadre du trafic international. Mais elle omet le transport routier, comme c'était déjà le cas avec la convention précédente. «Pourtant, je ne vois aucune différence entre un capitaine qui navigue sur le Rhône avec un bateau immatriculé au Luxembourg et un chauffeur poids lourd qui roule en France avec une plaque jaune, s'insurge Marianne Welter. Il n'y a pas de raison que nous soyons considérés différemment des autres acteurs du transport.»

D'autres pays sont d'ailleurs parvenus à négocier des conditions plus avantageuses pour les transporteurs routiers. La convention fiscale belgo-française, par exemple, écarte la double imposition et simplifie ainsi grandement le système. Elle prévoit qu'un résident belge qui travaille pour un employeur français est taxé en France, en tant qu'État d'établissement, pour le transport effectué sur le territoire des deux États, France ou Belgique. Et il en va de même dans la situation inverse.

DES BÂTONS DANS LES ROUES

Le Groupement Transport regrette d'avoir été évincé des consultations préalables à la signature de la convention fiscale. Il a pourtant réagi immédiatement, en adressant une lettre au ministre des Finances en juin 2018 pour lui faire part de son mécontentement. La lettre faisant état de certains griefs à l'encontre de cette convention est malheureusement restée sans réponse à ce jour. «Nous avons le sentiment de ne pas être écoutés, pire que l'on nous met des bâtons dans les roues, confie Marianne Welter. Des décisions sont prises sans prendre le pouls du secteur, sans tenir compte des réalités du terrain et de nos besoins en tant que transporteurs.» Alors que les gouvernements luxembourgeois successifs ont affiché la volonté de promouvoir et développer la logistique au niveau national, le Groupement Transport souhaite qu'un correctif soit apporté à cette convention au plus vite.