



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

## Transporteurs

Question écrite n° 47305

### Texte de la question

M. Michel Blondeau demande à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme de l'éclairer sur les suites réglementaires que compte prendre le Gouvernement pour que les causes du récent conflit des routiers ne se reproduisent pas. Il demande notamment que des mesures soient prises pour empêcher la grande distribution d'exercer, sous le prétexte des prix bas, des pressions insupportables sur l'un des maillons même de la distribution, à savoir le transport des marchandises. Chaque service, en effet, a un coût normal au-dessous duquel il est dangereux de descendre, sauf à sacrifier la sécurité des transporteurs et la santé financière des petites et moyennes entreprises qui l'assurent. À ce problème s'ajoute celui créé par l'effet de la fausse concurrence née du rapport de force entre les très grands groupes de transports, alliés de fait avec les grandes sociétés industrielles, et les PME qui ne sont ni préparées pour cette lutte ni en situation de le devenir, en raison de leur nature et de leur fragilité financière. Il demande que l'accord-cadre qui existe voie ses modalités étendues à toutes les entreprises de transports, y compris lorsque le transport est assuré pour le compte propre de l'entreprise bénéficiaire. Ainsi, lui semble-t-il, la sécurité et l'harmonisation sociale y trouveront leur compte et l'on arrêtera d'affaiblir inutilement des PME de transport encore saines.

### Texte de la réponse

Les récents mouvements sociaux ont mis en évidence la nécessité d'un système de contrôle efficace des transports routiers pour que cette profession puisse s'exercer dans des conditions économiques, sociales et de sécurité satisfaisantes. Le dispositif destiné à sanctionner les transporteurs exerçant une concurrence déloyale en pratiquant des prix trop bas a été récemment amélioré. En effet, la loi du 5 juillet 1996 sur le développement et la promotion du commerce et de l'artisanat a complété les dispositions déjà existantes pour lutter contre les prix bas. La première modification concerne la loi du 31 décembre 1992 sur la sous-traitance dans les transports routiers de marchandises : elle introduit une liste de coûts mesurables afin de rendre les infractions plus manifestes. La seconde modification introduit dans la loi du 1er février 1995 une disposition visant à sanctionner tous les professionnels du transport pratiquant ou offrant des prix manifestement trop bas. Les préfets de tous les départements ont reçu des instructions précises afin de mettre en application ce dispositif au plus vite et une collaboration étroite entre les services du ministère de l'équipement et les personnels de la direction de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes a permis de déclencher un grand nombre d'enquêtes réparties sur plusieurs départements. Par ailleurs, les directions régionales de l'équipement sensibilisent les chargeurs aux responsabilités qui sont les leurs en matière notamment de rémunération de la prestation transport, de manière à ce que les charges supplémentaires que pourrait introduire l'application de l'accord social du 23 novembre 1994 soient effectivement repercutées au niveau des prix. Concernant les réglementations sociales et de sécurité, le dialogue social dans les transports routiers demeure la voie privilégiée de la modernisation sociale, dans le cadre de la branche et dans les entreprises. C'est pourquoi, à la suite du conflit de novembre 1996, six protocoles en date du 29 novembre 1996 et un protocole en date du 9 décembre 1996 ont relancé la politique contractuelle. Les orientations des partenaires sociaux concernant la durée du travail ont été prises en compte par les pouvoirs publics qui ont généralisé, par la voie réglementaire,

des le mois de decembre 1996, plusieurs dispositions contenues dans l'accord du 23 novembre 1994. Le decret du 26 janvier 1983 relatif a la duree du travail dans les entreprises de transport routier a ainsi ete renove pour y inscrire les principes de transparence effective et de remuneration integrale de toutes les heures travaillees par les conducteurs routiers professionnels du transport routier de marchandises pour compte d'autrui. S'agissant des dispositions de l'accord-cadre du 20 janvier 1995 instituant une formation initiale minimale obligatoire et une formation continue obligatoire de securite, l'objectif des pouvoirs publics est de permettre a l'ensemble des conducteurs routiers professionnels de beneficier d'une telle formation. Un projet de loi repondant a ces objectifs a ete adopte par le conseil des ministres le 11 mars dernier et devrait pouvoir etre examine par l'Assemblee nationale en mai. Il prevoit un objectif de qualification, pour tous les conducteurs routiers professionnels, et precise qu'il appartient aux partenaires sociaux, dans chaque branche concernee, de concretiser cet objectif, par accord de branche dans un delai d'un an. Enfin, le Gouvernement s'efforce d'obtenir, en matiere sociale, une meilleure application des reglementations et une meilleure harmonisation des regles au niveau europeen. La France s'emploie activement au remplacement de l'appareil de controle, qui equipe actuellement les vehicules et qui a montre ses limites en termes de fiabilite et de simplicite par un dispositif entierement electronique permettant d'assurer un meilleur respect des reglementations en vue de conditions de concurrence saines et egales. Le Gouvernement a en outre engage une large concertation avec les professionnels du transport pour compte d'autrui et pour compte propre, pour tirer le bilan du reglement communautaire no 3820/85 sur les temps de conduite et de repos. En effet, il importe d'une part, que ce reglement applicable aussi bien au secteur du compte d'autrui que du compte propre soit simplifie et, d'autre part, qu'il prevoie la prise en compte et la remuneration integrale de l'ensemble des temps d'activite des conducteurs. En matiere de formation, le Gouvernement souhaite egalement que soit etendu au plan europeen le dispositif instaure et rejoint en ce sens les preoccupations de la Commission et de nombreux Etats. L'equite de la concurrence, dans un marche europeen liberalise, est, avec les ameliorations des conditions de travail des conducteurs et le renforcement de la securite, l'objectif prioritaire des pouvoirs publics en matiere de transport. Il s'agit bien de donner toutes ses chances, dans l'Europe des quinze, au transport routier de marchandises de notre pays en assurant une regulation efficace de la concurrence.

## Données clés

**Auteur :** [M. Blondeau Michel](#)

**Circonscription :** - UDF

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 47305

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** équipement, logement, transports et tourisme

**Ministère attributaire :** équipement, logement, transports et tourisme

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 20 janvier 1997, page 189

**Réponse publiée le :** 21 avril 1997, page 2104