



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

tarifs

Question écrite n° 6048

Texte de la question

M. Gérard Voisin attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les distorsions constatées dans le domaine des transports entre les coûts et les prix des différents modes de transports qui sont préjudiciables à l'ensemble des entreprises de ce secteur. Il lui demande de bien vouloir faire procéder à une étude économique approfondie sur ce sujet de manière à faire apparaître les raisons de cette situation et les dispositions qui pourraient être prises pour garantir la transparence des prix et des coûts et l'équilibre économique et social des entreprises. Il lui demande également de bien vouloir saisir les instances européennes sur ce dossier.

Texte de la réponse

Les distorsions évoquées par l'honorable parlementaire sont effectivement préjudiciables aux entreprises du secteur. Non seulement elles pénalisent l'ensemble des entreprises opérant sur le même mode de transport, mais elles créent également des distorsions de concurrence avec les autres modes de transport. Une entreprise dont les coûts sont trop élevés ne peut élever parallèlement les prix qu'elle pratique auprès de ses clients sans risquer de les perdre, si d'autres entreprises concurrentes, présentes sur le même marché, sont en mesure de pratiquer des prix plus bas. Dans le secteur des transports, la dérégulation a provoqué l'arrivée sur le marché d'un très grand nombre d'entreprises dont de très nombreuses petites entreprises artisanales souvent monopersonnelles. Trop fréquemment, les compétences professionnelles de leurs dirigeants ne permettaient pas de garantir la rigueur de gestion nécessaire et d'empêcher les pratiques de sous-tarification qui en résultaient. La recherche de fret à tout prix, constituait souvent la seule ligne de gestion de ces entreprises, sans souci véritable de rentabilité, ce dont les chargeurs ont trop largement abusé. Le secteur était caractérisé par un sort déséquilibré des relations entre chargeur et transporteurs. Les prix pratiqués par ces entreprises pendant quelques années, souvent avant leur liquidation judiciaire, servaient de base de référence sur le marché en tirant vers le bas les prix de l'ensemble du secteur. Trop souvent, pour survivre, les entreprises en étaient réduites à allonger les temps de travail, voire à faire des entorses à la réglementation des transports : temps de conduite, excès de vitesse, surcharge, avec les risques que cela entraîne en terme de sécurité routière. Sans remettre en cause le dynamisme du secteur et l'apport indéniable du transport routier à la collectivité, la loi du 4 février 1998, votée à l'unanimité du parlement, visant à assainir les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier, a pour objectif d'introduire les éléments de régulation indispensable au bon fonctionnement du secteur et, conséquemment, de pallier les tendances à la sous-tarification. Les dispositions de cette loi ont été établies en concertation avec les organisations professionnelles et ont obtenu leur assentiment. Excluant toute administration du secteur, et notamment le retour à une tarification routière obligatoire, elle introduit les garde-fou nécessaires, renforce les exigences en matière de compétence professionnelle et de capacité financière et offre de nouveaux moyens de contrôle et de sanctions. Sans qu'un bilan complet puisse encore être effectué, il est d'ores et déjà possible de préciser que, depuis 3 ans, les prix du transport routier se sont redressés pour la première fois depuis plus de vingt ans et que le nombre de défaillance d'entreprises a diminué. Concernant les comparaisons intermodales, les études économiques suggérées par l'honorable

parlementaire sont bien d'actualité, notamment au niveau communautaire. Ces études visent à intégrer, y compris les coûts des infrastructures et les coûts externes comme les accidents, la pollution atmosphérique ou le bruit, afin de déterminer les conditions d'une concurrence équitable entre modes de transports. Depuis juin 1997, le ministre de l'équipement, des transports et du logement est régulièrement intervenu au niveau des instances européennes en faveur d'une harmonisation économique et sociale dans le transport routier. Cette démarche constante se traduit maintenant par des résultats concrets. Le Conseil des ministres européens des transports a ainsi permis les 20 et 21 décembre 2000, sous présidence française, d'aboutir à une position commune sur la directive relative au temps de travail des conducteurs routiers. Il est ainsi proposé une définition claire et précise du temps de travail dont la durée hebdomadaire moyenne sera limitée à 48 heures, le texte définissant en outre les dispositions relatives au travail de nuit. Le Conseil a également adopté des conclusions sur la proposition de règlement visant à instaurer une attestation uniforme de conducteur certifiant que le conducteur est employé conformément aux dispositions légales de l'Etat membre dont relève l'employeur. La Commission européenne s'est par ailleurs engagée à présenter prochainement des textes relatifs à la formation professionnelle des conducteurs et à leur temps de conduite et de repos.

Données clés

Auteur : [M. Gérard Voisin](#)

Circonscription : Saône-et-Loire (1^{re} circonscription) - Union pour la démocratie française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 6048

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 novembre 1997, page 3907

Réponse publiée le : 26 février 2001, page 1248