



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 63256

Texte de la question

Mme Françoise Branget appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur la situation du transport routier de marchandises dans le cadre de l'élargissement européen. En effet, des entreprises françaises « pavillonnent » leur moyens à l'Est par le biais d'officines filialisées, de location transfrontalière de véhicules industriels avec conducteurs des pays de l'Est, ou le recours au cabotage sauvage pour ensuite revenir « prester » à l'Ouest sur les marchés intérieurs. Elles profitent de ce fait de failles dans la construction européenne, et exploitent les écarts de coûts, les dysfonctionnements et le décalage des dispositifs de contrôle. Ce phénomène qui accélère et amplifie les délocalisations se révèle dévastateur pour l'emploi français. Or ce type de comportement, qui est le fait de quelques grandes entreprises, menace tout le secteur des transports routiers dont 99 % des entreprises ont moins de 100 salariés. Alors qu'il était jusque-là créateur de 8 000 emplois net par an depuis près de vingt ans, le secteur a stagné en 2003 puis baissé en 2004 en terme d'emplois. Aussi, elle lui demande si une étude d'impact est prévue par le ministère sur les conséquences de l'élargissement européen sur le transport routier de marchandises français, afin de mesurer de façon objective et indiscutable les conséquences économiques et sociales des évolutions en cours, tant en matière d'emploi qu'en matière de location transfrontalière ou de cabotage.

Texte de la réponse

L'élargissement de l'Union européenne à dix nouveaux pays a constitué, au mois de mai 2004, un événement sans précédent. C'est un processus porteur de forts enjeux économiques. C'est aussi un potentiel important d'échanges intra-régionaux dans lesquels les entreprises françaises doivent prendre toute leur place. Conformément au traité d'adhésion, le cabotage n'est pas libéralisé pour les nouveaux États membres, excepté pour la Slovaquie, Chypre et Malte. Pendant une période transitoire, le cabotage routier est donc interdit de façon réciproque entre la France et les sept nouveaux États membres que sont l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la République slovaque et la République tchèque. S'il est indéniable que dans les nouveaux États membres, les coûts de transport sont inférieurs à ceux qui sont pratiqués en France et dans les anciens États membres, il n'en demeure pas moins que les transporteurs français ont incontestablement des atouts à faire valoir dans la compétition internationale, en particulier sur le plan de la qualité de service, par exemple pour les opérations nécessitant un haut niveau de technicité ou des prestations logistiques associées. Face aux préoccupations légitimes de la profession, le Gouvernement a mis en oeuvre dès le mois de septembre 2004 un plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier de marchandises, dans le but d'accompagner les efforts d'adaptation des entreprises du secteur pour qu'elles retrouvent les moyens de leur développement sur le marché européen. Ce plan a été complété en octobre 2004 par des mesures complémentaires compte tenu de la forte augmentation du coût du carburant. Le volet social de ce plan a pour objectif, à travers la transposition des directives européennes concernant l'aménagement du temps de travail, d'améliorer la compétitivité de ce secteur d'activité et de préserver l'emploi. Cette transposition a été opérée par l'ordonnance du 12 novembre 2004 portant transposition de directives communautaires et modifiant

le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports et par le décret du 31 mars 2005 sur la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises. Par ailleurs, en vue d'améliorer l'harmonisation sociale, le Gouvernement soutient activement les travaux d'élaboration du nouveau règlement relatif aux temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels. Ce texte, qui vient d'être adopté par le Parlement européen en deuxième lecture, est attendu depuis longtemps par la France car le règlement actuellement en vigueur date de 1985 et souffre de nombreuses imperfections le rendant inadapté aux conditions actuelles du transport routier. En ce qui concerne la lutte contre les pratiques déloyales, le Gouvernement est décidé à encadrer le cabotage. Les activités de transport intérieur réalisées par des entreprises étrangères dans des conditions qui ne répondent pas à la définition du cabotage sont illicites. Elles doivent être mieux contrôlées et réprimées. Sur le terrain, les contrôles vont être renforcés grâce à une augmentation des effectifs et à la mise en oeuvre progressive d'appareils modernes tels que le chronotachygraphe numérique qui permettra des contrôles plus efficaces. En outre, il sera proposé prochainement d'adopter des dispositions pénales visant à réprimer sévèrement l'exercice illégal de la profession ainsi que le cabotage illégal et le cabotage irrégulier qui sont des infractions particulièrement pénalisantes pour la profession. Ces dispositions d'ordre législatif seront validées au niveau gouvernemental d'ici la fin du mois de juin pour un passage au Parlement à l'automne. Par ailleurs, après une évaluation des effets de la libéralisation de la location transfrontalière sur le marché du transport, il a été décidé de supprimer la location transfrontalière de véhicules utilitaires avec conducteur car cette pratique facilitait le recours à des conducteurs provenant de pays où la main-d'oeuvre est moins chère, au mépris des règles relatives au détachement des salariés. Une attention toute particulière est portée à la situation du secteur du transport routier de marchandises car il est indispensable de donner à nos entreprises les moyens d'être compétitives, dans un cadre concurrentiel loyal, au profit du développement économique et de l'emploi.

Données clés

Auteur : [Mme Françoise Branget](#)

Circonscription : Doubs (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 63256

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 avril 2005, page 3978

Réponse publiée le : 7 juin 2005, page 5903