



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 81063

Texte de la question

M. Bernard Depierre souhaite attirer l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur la question de la fraude dans les transports routiers. En effet, ce secteur, soumis à une rude concurrence de la part des nouveaux pays entrants dans l'Union européenne, connaît une application parfois aléatoire des lois et règlements (falsification des disques de contrôle, par exemple). Les rythmes de travail de cette profession, la nécessité de réduire les coûts au minimum dans le contexte de la hausse du prix de carburant sont des facteurs qui expliquent les difficultés du transport routier. Par ailleurs, les entreprises de transport routier qui respectent la loi se retrouvent souvent pénalisées sur le plan commercial. Enfin, les difficultés de ce secteur ne permettent pas de l'associer sereinement aux réflexions menées pour le développement d'un transport plus respectueux du cadre de vie (plate-forme multimodale, fret fluvial) qui apporterait pourtant des réponses à ces différents enjeux. Il souhaiterait donc savoir comment le Gouvernement compte agir pour permettre au transport routier de survivre économiquement, dans de bonnes conditions, sans pénaliser les autres usagers de la route.

Texte de la réponse

Les actions entreprises par le Gouvernement depuis son entrée en fonction illustrent sa détermination à défendre et restaurer la compétitivité des entreprises françaises de transport routier de marchandises, dynamiques et créatrices d'emplois, qui sont confrontées à une concurrence accrue, liée à l'élargissement du marché européen et à la hausse des prix du carburant. Ainsi, la loi du 20 juillet 2005 a ratifié l'ordonnance portant transposition des directives 2000/34 du 22 juin 2000 et 2002/15 du 11 mars 2002 sur l'aménagement du temps de travail. Elle constitue une avancée majeure pour l'ensemble de la profession qui trouve ainsi de la souplesse lui permettant, dans le respect des règles de sécurité, de lutter à armes égales avec ses concurrents. De plus une disposition de la loi du 2 août 2005 limite à trente jours consécutifs et à quarante-cinq jours sur une année la durée maximale de cabotage par les transporteurs non résidents. Elle soumet les conducteurs aux règles du détachement, et donc aux règles d'ordre public applicables en France en matière de droit du travail. Enfin, la loi crée des sanctions pénales dissuasives pour le cabotage illégal ou irrégulier ; elles comprennent l'immobilisation du véhicule en infraction. Afin de remédier aux effets à court terme de la hausse du prix du gazole pour les entreprises du secteur une mesure d'urgence a été prise dans le cadre de la loi de finances rectificative du 30 décembre 2005. Le dégrèvement de la taxe professionnelle, jusqu'alors fixé à 366 euros pour l'ensemble des véhicules de 7,5 tonnes et plus, a été revalorisé à 700 euros pour les véhicules de plus de 16 tonnes, le dégrèvement étant porté à 1 000 euros pour les véhicules les plus récents et les moins polluants de 16 tonnes et plus répondant aux normes Euro II ou supérieures. La mesure étant applicable à partir du 1er janvier 2005, elle a eu dès son adoption un effet immédiat sur la trésorerie des entreprises. Au-delà de cette mesure d'urgence, des mesures de modernisation visant à redonner une compétitivité réelle et durable au secteur du transport routier en France ont été entreprises avec divers objectifs : relancer au niveau communautaire les discussions sur un gazole professionnel harmonisé : le 5 décembre dernier le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer a présenté un mémorandum sur la situation du transport

routier, visant notamment à la reprise des discussions sur la mise en place d'un gazole professionnel harmonisé ; mieux assurer la répercussion du prix du carburant dans les prix du transport : la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports a introduit une disposition législative à cet effet ; fixer un délai maximum de paiement comme le prévoit déjà le code de commerce pour un certain nombre de produits et de prestations ; la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports a introduit une disposition législative à cet effet ; renforcer l'efficacité du dispositif de contrôle pour mieux réprimer les pratiques irrégulières à l'origine d'une concurrence déloyale en utilisant les possibilités nouvelles d'immobilisation des véhicules ; soutenir la modernisation de la flotte de véhicules routiers en mettant en oeuvre le remplacement des chronotachygraphes analogiques par des appareils numériques ; conclure le travail engagé début 2005 sur la mise en place d'un réseau de distribution spécifique pour le carburant professionnel et promouvoir l'utilisation d'énergies alternatives telles que les biocarburants. Pour rendre opérationnelles le plus rapidement ces trois dernières mesures, une mission a été confiée à M. Claude Liebermann, ingénieur général des ponts et chaussées qui rendra ses conclusions très prochainement. Les évolutions en cours continueront, naturellement, à faire l'objet d'une concertation approfondie avec les organisations professionnelles.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Depierre](#)

Circonscription : Côte-d'Or (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 81063

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 décembre 2005, page 11737

Réponse publiée le : 14 mars 2006, page 2866