



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 125993

Texte de la question

M. Gilbert Mathon attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur les légitimes inquiétudes des transporteurs routiers quant à l'avenir du transport de marchandises, en particulier jusqu'à 3,5 tonnes. L'ouverture de l'Europe aux pays de l'est a créé une concurrence déloyale pour les entreprises françaises et leurs salariés. La grande disparité des tarifs pratiqués par l'ensemble des pays européens crée une distorsion de concurrence contre laquelle les entreprises françaises sont de plus en plus désarmées. Pour lutter contre cette pratique déloyale du cabotage, des nouvelles dispositions ont pourtant été adoptées : règlement européen CE n° 1072-2009, décret du 13 avril 2010 puis arrêté du 22 avril 2010. Ainsi, selon cette réglementation, le cabotage ne peut intervenir qu'à la suite d'un transport international, et consister en trois opérations de transport maximum dans un délai de sept jours suivant le déchargement des marchandises ayant fait l'objet de ce transport international. Cependant, il semble que certains chauffeurs s'affranchissent de la législation française et, selon certains témoignages, transportent pour certains du carburant dans de simples bidons en plastique ou encore utilisent un système de pompage de carburant à bord de leur véhicule de transport. Face à cette concurrence sauvage et à ces pratiques illégales, la législation en vigueur paraît désuète et ne permet pas aux entreprises françaises de travailler à égalité de concurrence avec les entreprises des autres pays européens. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer ce qu'il compte faire pour arrêter ces pratiques, adapter la législation et la faire respecter.

Texte de la réponse

Afin de répondre à la disparité à l'échelle européenne des réglementations sociales, fiscales et techniques applicables au transport routier de marchandises, le règlement européen 1072/2009 du 21 octobre 2009 a encadré strictement les conditions d'exercice du cabotage. Ses dispositions ont été intégrées dans le droit français par le décret du 19 avril 2010. Dans un environnement particulièrement concurrentiel au niveau européen, le Gouvernement est conscient de la nécessité de veiller à une application stricte de la législation sur le cabotage. C'est pourquoi la lutte contre les pratiques de cabotage illégal ou irrégulier constitue un objectif prioritaire qui implique tous les ministères intervenant dans le contrôle des transports routiers. Par ailleurs, dans le cadre des réflexions conduites actuellement par la Commission européenne sur la possibilité d'accroître l'ouverture des marchés domestiques, les autorités françaises ont tenu à rappeler que la priorité était de travailler à l'harmonisation des conditions sociales d'exercice de la profession, et ce, avant toute nouvelle étape supplémentaire d'ouverture. La France sera ainsi attentive au bilan des progrès réalisés en matière d'harmonisation européenne des règles sociales et fiscales applicables aux entreprises de transport routier, en préalable à toute réflexion sur une ouverture plus importante du cabotage. Le soutien aux entreprises françaises face à la concurrence des pavillons européens passe également par le renforcement de leur compétitivité. Plusieurs mesures traduisent concrètement la mobilisation du Gouvernement sur ce sujet. Ainsi, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques applicable au gazole professionnel est stabilisée depuis 2005, ce qui a permis de le faire converger vers le taux moyen de l'Union européenne. Le niveau de la taxe spéciale sur certains véhicules routiers, dite « taxe à l'essieu », est quant à lui aligné depuis 2009 sur les

taux minimaux communautaires, ce qui représente un gain d'environ 50 M€ pour le secteur. Par ailleurs, la mise en place en 2010 de la contribution économique territoriale, à la suite de la suppression de la taxe professionnelle, a permis de diminuer d'environ 180 M€ la contribution des entreprises du secteur routier. Enfin, celles-ci ont pu pleinement bénéficier des effets des lois relatives aux exonérations de cotisations sociales et aux réductions de charges sociales et fiscales.

Données clés

Auteur : [M. Gilbert Mathon](#)

Circonscription : Somme (4^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 125993

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 janvier 2012, page 215

Réponse publiée le : 15 mai 2012, page 3993