



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 18881

Texte de la question

M. Jacques Bascou attire l'attention de Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales sur la dangerosité de certaines catégories d'entreprises internationales de transport routier. Selon les statistiques du peloton d'autoroute de Narbonne, il semble que les chauffeurs routiers originaires des pays de l'Est employés par des compagnies de transports italiennes ou espagnoles soient tout particulièrement représentés parmi les auteurs d'infractions dangereuses relevées en 2007 : dépassements d'horaires, dépassements de vitesse, non respect des temps de repos, appareils de contrôle falsifiés, conduite automatique «au bruit» sur la ligne rugueuse de la bande d'arrêt d'urgence, etc. Il apparaît que ces comportements à haut risque pour leurs auteurs et tous les usagers de l'autoroute résultent principalement de l'exploitation économique de chauffeurs très médiocrement rémunérés et poussés à conduire au-delà des normes maximum, mais aussi du sentiment d'impunité de leurs employeurs en cas d'infraction en France. Ceux-ci intégreraient les amendes infligées aux chauffeurs dans leurs frais généraux, incitant leurs employés à ignorer les règles en vigueur dans notre pays. La crainte de contrôles de l'entreprise et de sanctions suite à infraction aurait en revanche des effets préventifs certains sur le comportement des chauffeurs des entreprises de transport françaises. Il lui demande si le Gouvernement compte prendre des mesures pour réduire les risques d'accidents causés par de telles catégories d'entreprises ne respectant pas les lois et règlements de notre pays.

Texte de la réponse

Les transports routiers nationaux et internationaux au sein de l'Union européenne font l'objet d'un encadrement réglementaire au niveau communautaire. Cette réglementation a pour objectif principal d'améliorer la sécurité routière qui constitue une priorité pour le Gouvernement. Elle porte notamment sur les temps de conduite et de repos maximum à respecter. Elle s'impose à tous les transporteurs quel que soit leur pays d'origine au sein de l'Union européenne. Le respect de ces obligations est contrôlé sur route pour les résidents et les non résidents. Les statistiques de contrôle font apparaître que le pourcentage de véhicules non nationaux contrôlés est proportionnel à la part du trafic qu'ils représentent. Les États membres de l'Union européenne ont, par ailleurs, l'obligation de contrôler le nombre de jours de travail des conducteurs routiers, et de transmettre tous les deux ans à la commission un rapport sur les contrôles. Le dernier rapport transmis par la France en décembre 2007 pour les années 2005 et 2006 a mis en évidence que le nombre de jours de travail contrôlés sur route par les différentes forces de contrôle était sept fois supérieur au minimum imposé par la réglementation communautaire. Les infractions constatées sont sanctionnées par des délits ou des contraventions de 4e ou 5e classe selon la gravité des faits. Afin que les contrevenants non résidents ne puissent pas se soustraire au paiement des amendes, des consignations sont prélevées sur route par les forces de contrôle. L'amélioration de la sécurité sur le réseau routier est une préoccupation constante. Pour mieux contrôler la vitesse et les surcharges des véhicules, des dispositifs spécifiques de sélection des véhicules en infraction sont en cours d'implantation sur les axes à grande circulation. Des mesures de renforcement des sanctions ont été décidées dans le cadre du comité interministériel de sécurité routière du 13 février 2008. Parmi les mesures décidées, figurent le renforcement des dispositifs de contrôle et l'accroissement des sanctions des délits routiers et l'amélioration de

la prise en compte de la sécurité routière dans les transports routiers de marchandises. C'est ainsi par exemple qu'est sanctionnée l'utilisation d'un téléviseur ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite, par un article R. 416-6-2 introduit dans le code de la route par le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008, et que la vitesse maximale des ensembles de véhicules d'un poids total roulant autorisé (PTRA) supérieur à 3,5 tonnes dont l'élément tracteur a un PTAC inférieur à 3,5 tonnes est désormais limitée à 90 km/h. Afin de lutter plus efficacement contre les comportements répréhensibles, la réglementation communautaire prévoit de pouvoir sanctionner les infractions commises sur l'ensemble du territoire de la communauté quel que soit le pays où l'infraction est constatée. La transposition de cette disposition doit intervenir pour le 1er janvier 2009. Des dispositifs de formation initiale et continue des conducteurs sont obligatoires, au niveau européen, depuis le 1er septembre 2009. Ces formations sont déjà obligatoires pour les conducteurs français depuis plusieurs années. Enfin, la politique des transports qui est au coeur des préoccupations du Gouvernement dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, vise à augmenter de 25 % d'ici à 2012 la part du fret non routier, en particulier pour le trafic longue distance. Cela permettra de réduire les émissions de dioxyde de carbone et les nuisances de tous ordres et d'améliorer de façon très sensible la sécurité routière.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Bascou](#)

Circonscription : Aude (2^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 18881

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Intérieur, outre-mer et collectivités territoriales

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 21 octobre 2008

Question publiée le : 11 mars 2008, page 2008

Réponse publiée le : 28 octobre 2008, page 9252