



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport multimodal

Question écrite n° 4949

Texte de la question

M. Jean-Pierre Barbier attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les inquiétudes formulées par le secteur du transport et de la logistique face aux enjeux qui pèsent aujourd'hui sur les entreprises, notamment la promotion du report modal et l'allègement du coût du travail. Face à l'augmentation significative des coûts du carburant, de l'empilement des charges du péage et du cabotage européen, de nombreuses entreprises de transport et logistique se trouvent en difficulté pour poursuivre le maintien et le développement de leur activité. Dans cette situation, le transport multimodal (ferroviaire et fluvial) s'avère un axe stratégique visant à promouvoir le développement de la filière. Par ailleurs, la compétitivité des entreprises de la filière est pénalisée par un coût du travail trop élevé dont les conséquences pour l'emploi peuvent s'avérer dramatiques. Aussi, eu égard au poids économique que représente le secteur du transport et de la logistique et fort de ses 800 000 emplois directs ou indirects, il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles mesures le Gouvernement entend prendre à l'orée de cette nouvelle mandature à propos des enjeux sus-évoqués pour assurer son rayonnement et promouvoir son attractivité.

Texte de la réponse

Conscient des difficultés rencontrées par les transporteurs routiers, le Gouvernement a à coeur, dans le contexte économique actuel, de soutenir et d'accompagner le pavillon français. En matière de prix du carburant, la répercussion des hausses de prix du carburant dans les contrats de transport est essentielle à l'équilibre financier à court terme des entreprises de transport routier. Un mécanisme de répercussion des variations du coût du gazole sur le prix de transport permet aux transporteurs de répercuter la hausse du carburant à son donneur d'ordre. Cette disposition est d'ordre public, assortie d'une clause pénale qui sanctionne d'une amende de 15 000 € les donneurs d'ordres méconnaissant leurs obligations. Elle est applicable à l'ensemble des contrats de transport et il appartient à l'ensemble des chefs d'entreprises d'en revendiquer l'application. La DGCCRF, chargée du contrôle de l'application de ce dispositif est sensibilisée à cette question et exerce des contrôles afin de s'assurer du respect du dispositif de répercussion par les opérateurs. Par ailleurs, dans le cadre des travaux en cours sur la réforme de la directive énergie, la France s'attache à défendre et à préserver le régime du gazole professionnel en vue d'atténuer les distorsions de concurrence résultant du déficit d'harmonisation fiscale entre les États membres. S'agissant du cabotage et de la pression exercée par les pavillons étrangers sur les entreprises françaises, le Gouvernement veille à une application stricte de la réglementation existante. C'est pourquoi des directives ont été données à l'ensemble des services ministériels qui ont autorité sur l'exercice des contrôles pour mettre en oeuvre tous les moyens relevant de leur compétence. Cette situation concurrentielle défavorable tient à ce que les réglementations sociales et les coûts salariaux sont très disparates à l'échelle européenne. A cet égard, les dispositions du règlement de 2009, qui précisent les règles en matière de cabotage pour le transport routier de marchandises, subordonnent l'ouverture accrue de ce marché à son harmonisation préalable au sein de l'Union. Cette harmonisation n'a pas été réalisée jusqu'à maintenant d'une manière suffisante et il appartient à la Commission européenne d'apporter des éléments probants permettant d'envisager à terme une ouverture de ce marché. En attente de ces éléments, le Gouvernement considère que

cette ouverture est prématurée. En revanche, il serait d'une meilleure politique de faire porter les efforts, au niveau de l'Union, sur la mise en oeuvre harmonisée des nombreuses règles adoptées ces dernières années (accès à la profession de transporteur routier, accès au marché, poids et dimensions) et le développement de pratiques partagées par l'ensemble des États membres en matière de contrôle et de sanctions. Ces axes de travail constituent en réalité le principal vecteur de l'harmonisation du marché du transport routier de marchandises au sein de l'Union, préalable indispensable à l'examen des modalités d'une éventuelle libéralisation accrue des marchés. Toute nouvelle étape d'ouverture du cabotage ne sera donc pas acceptable à défaut d'une harmonisation préalable des conditions sociales d'exercice de la profession. Le Gouvernement a ainsi transmis cette position officiellement à la Commission européenne, le 5 novembre dernier. Concernant le coût du travail, cette question est traitée dans le cadre des travaux entrepris par le Gouvernement pour améliorer la compétitivité des entreprises françaises. Suite à la remise du rapport de Monsieur Louis GALLOIS, le Gouvernement a pris un certain nombre de mesures concrètes afin de renforcer la compétitivité des entreprises nationales. La mise en place d'un crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi bénéficiera tout particulièrement aux entreprises du transport, soumises à une concurrence internationale particulièrement vive. La répercussion des hausses de prix du carburant dans les contrats de transport est essentielle à l'équilibre financier à court terme des entreprises de transport routier. Un mécanisme de répercussion des variations du coût du gazole sur le prix de transport permet aux transporteurs de répercuter la hausse du carburant à son donneur d'ordre. Cette disposition est d'ordre public, assortie d'une clause pénale qui sanctionne d'une amende de 15 000 € les donneurs d'ordres méconnaissant leurs obligations. Elle est applicable à l'ensemble des contrats de transports et il appartient à l'ensemble des chefs d'entreprises d'en revendiquer l'application. La DGCCRF, chargée du contrôle de l'application de ce dispositif est sensibilisée à cette question et exerce des contrôles afin de s'assurer du respect du dispositif de répercussion par les opérateurs, à partir des informations qui lui sont communiquées. Le transport routier doit prendre toute sa place dans la réflexion menée actuellement sur les transports de demain et le report modal. Mais plutôt que de mettre en concurrence les différents modes de transport, il convient au contraire de tirer parti des atouts de chacun dans son domaine de pertinence propre et de les faire évoluer en complémentarité. Il n'y a pas toujours d'alternative à la route et le transport routier apporte par sa souplesse, sa capacité à desservir tout point du territoire, une contribution indéniable au développement économique et à l'aménagement du territoire.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Barbier](#)

Circonscription : Isère (7^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4949

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [18 septembre 2012](#), page 5078

Réponse publiée au JO le : [15 janvier 2013](#), page 625