



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politique des transports routiers

Question écrite n° 6186

Texte de la question

M. Francis Hillmeyer interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le cabotage routier et ses conséquences sur le tissu des PME françaises. Son développement depuis 1998, date de sa libéralisation a accru les distorsions de concurrence entre les transporteurs de l'Union au détriment des entreprises françaises. Or le commissaire européen aux transports Siim Kallas a reçu un rapport le 19 juin 2012 dans lequel les auteurs suggèrent des pistes pour accentuer une ouverture du marché graduelle et flexible, notamment l'autorisation du cabotage illimité pendant quatre jours. Cette nouvelle libéralisation du cabotage risque de fragiliser plus encore les entreprises françaises de transport de marchandises qui doivent faire face à un différentiel des coûts du travail qui ne cesse de s'aggraver avec les pays membres de l'Union. Aussi, il souhaiterait connaître la position du Gouvernement sur ce sujet.

Texte de la réponse

La Commission européenne a confié en septembre 2011 à un groupe d'experts de haut niveau, la mission de lui présenter des propositions tendant à accentuer l'ouverture du marché international du transport routier de marchandises après 2014. Le rapport de ce groupe, dit rapport « Bayliss » du nom de son président, a été remis en juin 2012 et devrait nourrir la réflexion de la Commission. La France a adressé, début novembre 2012, une note de position sur ce rapport. Le Gouvernement français a ainsi fait savoir à la Commission que toute nouvelle étape d'ouverture du marché est prématurée, tant que subsistent les disparités qui se constatent aujourd'hui dans la mise en oeuvre et le contrôle des différentes réglementations qui sont applicables à ce secteur. La réglementation européenne en vigueur (règlement CE n° 1072/2009) prévoit d'ailleurs que l'harmonisation du marché, sous tous ses aspects, est le préalable à toute évolution du régime du cabotage. La France considère que franchir une nouvelle étape dans la libéralisation du marché serait de nature à accentuer les déséquilibres existants dont les conséquences ne sont pas acceptables au regard des principes du droit européen. La position du Gouvernement, telle qu'elle s'exprime à l'égard de la Commission européenne, mais également à l'égard des autres États membres, consiste à recommander de faire porter les efforts sur la mise en oeuvre homogène de la réglementation existante dans tous les domaines où des phénomènes de concurrence déloyale peuvent s'exercer (accès à la profession de transporteur routier, réglementation sociale, poids et dimensions, politiques de contrôle et de sanctions à l'égard des contrevenants). Il convient enfin d'ajouter que cette position du Gouvernement ne vise pas seulement à préserver les transporteurs français d'une concurrence déloyale, mais aussi à garantir des conditions d'exercice de la profession de conducteur routier plus dignes au sein de l'Union qui, aux termes de l'article 3.3 du traité sur l'Union européenne, a pour objectif d'une part « d'oeuvrer notamment pour le développement durable de l'Europe fondé sur une croissance économique équilibrée et la stabilité des prix, une économie sociale de marché hautement compétitive, qui tend au plein emploi et au progrès social » et d'autre part de « combattre l'exclusion sociale et les discriminations ». Ainsi que l'a jugé la chambre sociale de la Cour de cassation, est discriminatoire le fait de rémunérer différemment le même travail en France pour le seul motif tiré de la nationalité du travailleur. Pour atteindre cet objectif fixé par le traité, il faut que soient appliquées

par les États membres les conditions de travail et d'emploi prévues par l'article 3 de la directive 96/71/CE sur le détachement dans le cadre d'une prestation de services et notamment le taux de salaire minimal, seul instrument de lutte contre le dumping social et d'expatriation massive de conducteurs qu'il n'est pas admissible de voir réduits à des conditions de vie de travailleurs précaires sur les routes européennes.

Données clés

Auteur : [M. Francis Hillmeyer](#)

Circonscription : Haut-Rhin (6^e circonscription) - Union des démocrates et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 6186

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [2 octobre 2012](#), page 5357

Réponse publiée au JO le : [25 décembre 2012](#), page 7952