



N° 2092 rectifié

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 18 novembre 2025.

PROPOSITION DE LOI

pour la protection des transporteurs routiers et la souveraineté logistique française,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

Mme Manon BOUQUIN, M. Maxime AMBLARD, Mme Bénédicte AUZANOT, M. Philippe BALLARD, M. Théo BERNHARDT, M. Emmanuel BLAIRY, Mme Sophie BLANC, Mme Pascale BORDES, M. Sébastien CHENU, Mme Nathalie DA CONCEICAO CARVALHO, Mme Edwige DIAZ, Mme Sandrine DOGOR-SUCH, M. Alexandre DUFOSSET, M. Aurélien DUTREMBLE, M. Auguste EVRARD, M. Thierry FRAPPÉ, Mme Stéphanie GALZY, M. Jonathan GERY, M. Frank GILETTI, M. Christian GIRARD, Mme Florence GOULET, Mme Monique GRISSETI, M. Julien GUIBERT, M. Michel GUINIOT, M. Sébastien HUMBERT, M. Pascal JENFT, M. Alexis JOLLY, Mme Sylvie JOSSERAND, Mme Florence JOUBERT, Mme Hélène LAPORTE, Mme Julie LECHANTEUX, Mme Nadine LECHON, M. Hervé DE LÉPINAU, Mme Katiana LEVAVASSEUR, M. Aurélien LOPEZ-LIGUORI, Mme Marie-France LORHO, M. Philippe LOTTIAUX,

M. Matthieu MARCHIO, M. Pascal MARKOWSKY, M. Patrice MARTIN, Mme Michèle MARTINEZ, M. Nicolas MEIZONNET, Mme Yaël MÉNACHÉ, M. Thomas MÉNAGÉ, M. Pierre MEURIN, M. Serge MULLER, M. Thierry PEREZ, Mme Lisette POLLET, M. Stéphane RAMBAUD, Mme Angélique RANC, M. Julien RANCOULE, Mme Laurence ROBERT-DEHAULT, Mme Béatrice ROULLAUD, Mme Anaïs SABATINI, M. Emeric SALMON, M. Emmanuel TACHÉ, M. Thierry TESSON, M. Romain TONUSSI, M. Frédéric WEBER, M. Alexandre ALLEGRET-PILOT, M. Matthieu BLOCH, M. Bernard CHAIX, M. Marc CHAVENT, Mme Christelle D'INTORNI, M. Bartolomé LENOIR, M. Éric MICHOUX,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le secteur du transport routier de marchandises joue un rôle fondamental dans le fonctionnement de notre économie. Il assure l'acheminement quotidien des biens essentiels, soutient la compétitivité de l'industrie et du commerce et participe activement à la cohésion territoriale. Pourtant, ce pilier de notre souveraineté logistique est aujourd'hui confronté à des défis majeurs : intensification de la concurrence étrangère, contournement des règles sociales, fragilité croissante des petites entreprises et retard dans la planification et l'investissement en infrastructures.

Dans ce contexte, la présente proposition de loi vise à redonner de la clarté, de l'équité et de la prévisibilité au secteur du transport routier, tout en l'inscrivant dans une trajectoire de modernisation et de décarbonation cohérente avec les engagements de la France.

Le secteur du transport routier fait partie des rares secteurs ayant connu une croissance régulière ces dernières années. Le ministère de la transition énergétique et de la cohésion des territoires indique, dans son rapport publié en mars 2024 sur les chiffres clés des transports, que « *le nombre d'entreprises du secteur des transports et de l'entreposage connaît une forte croissance depuis le milieu des années 2010 sous l'effet du développement des livraisons à domicile* » ⁽¹⁾. Néanmoins, ce même rapport indique que depuis le 2^e semestre 2022, le secteur connaît des difficultés inédites, les défaillances repartant à la hausse. Par ailleurs, en 2024, pour la première fois, le secteur du transport de marchandise en France a subi une destruction d'emplois durant deux trimestres consécutifs. La Fédération nationale des transports routiers (FNTR) fait état dans sa note trimestrielle du premier trimestre 2024 que « *les chefs d'entreprise constatent une chute d'activité au 1^{er} trimestre 2024 qui se poursuivra au trimestre suivant. L'activité est en baisse constante depuis mi-2022* » ⁽²⁾.

Les pratiques de cabotage illégal, la sous-traitance opaque via des plateformes numériques, ou encore le recours abusif à des autoentrepreneurs faussement indépendants contribuent à déséquilibrer le marché et à précariser la profession de conducteur routier.

-
- 1 Service des données et études statistiques (SDES), *Chiffres clés des transports – Edition 2024*, mars 2024
 - 2 Fédération nationale des transports routiers (FNTR), *La conjoncture du transport routier de marchandises (TRM)*, 1^{er} trimestre 2024

Pour prévenir cela à l'échelle nationale et européenne, l'Union européenne a adopté différents textes censés empêcher et sanctionner les écarts. En 2020, l'Union européenne a durci les normes sur les salaires minimaux avec le « paquet mobilité ». Depuis la mise en place de ce « paquet », les entreprises d'Europe occidentale ne voient aucun changement puisque les moyens de contrôle sont tout à fait insuffisants. Aussi, une directive de 2016 prévoit de dresser la « liste noire » européenne des entreprises frauduleuses et récidivistes. Cette liste n'est toujours pas créée ⁽³⁾.

Le secteur fait également face à un retard de planification en matière d'investissements publics, notamment pour le développement des infrastructures logistiques, la sécurisation des aires de repos et l'adaptation aux mobilités décarbonées. Ces faiblesses structurelles appellent une réponse législative forte, ciblée et cohérente.

La proposition prévoit d'instaurer une programmation pluriannuelle pour le développement des infrastructures nécessaires à la logistique et à la livraison des marchandises. Cette programmation vise à répondre à trois objectifs principaux. Il est d'abord essentiel de moderniser et d'étendre les infrastructures existantes pour accompagner l'augmentation des flux de transport tout en optimisant les délais de livraison. Cela inclut la création d'aires d'autoroutes sécurisées et adaptées aux besoins des conducteurs de poids lourds, avec des équipements modernes (vidéoprotection, éclairage, zones de repos). Enfin, il faut favoriser une meilleure organisation des circuits de livraison pour réduire les encombrements et limiter les émissions de gaz à effet de serre.

La présente proposition de loi s'articule autour de deux axes principaux : la projection à long terme du secteur pour sa pérennité et la protection des entreprises françaises.

Ainsi, le titre I^{er} avec l'**article 1^{er}** vise à doter la France d'une stratégie pluriannuelle des transports et de la logistique, réclamée de longue date par les acteurs du secteur. Il remplace l'actuel article 40 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, incomplet aux regards des enjeux de transports et de logistique.

La nouvelle rédaction confie à l'État la responsabilité d'élaborer une stratégie globale, couvrant l'ensemble des modes de transport – routier,

3 *Le Monde*, Transport : les contrôles presque inexistants du dumping social chez les chauffeurs routiers, Eric Albert, 5 juin 2024

ferroviaire, fluvial, portuaire et aérien – et reposant sur quatre piliers : la modernisation des infrastructures, la numérisation et la simplification administrative, la décarbonation du transport de marchandises et le développement d'une mobilité adaptée au territoire.

Cette stratégie fera l'objet d'une programmation pluriannuelle, ce qui permettra d'assurer une meilleure visibilité pour les acteurs économiques.

Le **titre II** propose diverses mesures de protection des professionnels du secteur du transport routier de marchandises.

Actuellement, trop d'infractions restent non réprimées, créant un sentiment d'impunité et accentuant les distorsions de concurrence. Les sanctions financières doivent être proportionnée, tout en étant accompagnées d'un renforcement des contrôles.

L'**article 2** vise à adapter les sanctions financières prévues par le code des transports pour les infractions liées aux prestations de cabotage. Il répond aux préoccupations des professionnels face à la fraude massive dans ce secteur et cherche à garantir une régulation plus efficace du transport routier. Cette mesure a pour objectif de rendre les sanctions réellement dissuasives et de protéger les entreprises françaises contre la concurrence déloyale.

L'**article 3** précise les dispositions actuelles de l'article L. 3221-1 du code des transports, qui prévoit la couverture des différents postes de dépenses des transporteurs routiers de marchandises par les prix qu'ils pratiquent. Les professionnels du secteur font face à des interprétations différentes de cette disposition en fonction de leurs clients. Cette modification vise à garantir que les prestataires de transport appliquent des tarifs transparents et couvrent toutes les prestations exigées par la législation, assurant ainsi une meilleure protection des transporteurs.

L'**article 4** prévoit la reconnaissance juridique du vol de carburant et de matériel dans le secteur du transport routier comme une circonstance aggravante. En renforçant la législation pénale, l'État accorderait une meilleure protection aux chauffeurs routiers ainsi qu'aux entreprises du secteur.

Protéger les entreprises de transports, c'est également protéger les chauffeurs routiers salariés des entreprises de transport. L'**article 5** prévoit la transmission électronique directe des avis de contravention aux entreprises propriétaires des véhicules en cas d'infraction. Cette mesure

répond à une demande du secteur du transport pour éviter les retards d'acquittement qui pénalisent les conducteurs avec des majorations d'amendes. Elle vise à simplifier les démarches, améliorer la réactivité et moderniser la gestion des contraventions.

Cette proposition de loi réaffirme notre ambition de bâtir un secteur du transport routier à la fois compétitif, équitable, et respectueux des normes sociales et environnementales.

Nous ne pouvons pas laisser les pratiques abusives et la concurrence déloyale continuer à fragiliser un secteur si essentiel. Cette proposition de loi est une étape indispensable pour garantir l'avenir de nos entreprises et de tout un pan de l'économie nationale.

PROPOSITION DE LOI

TITRE I^{ER}

PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DES TRANSPORTS

Article 1^{er}

- ① I. – Au début de la première partie du code des transports, il est ajouté un Livre I^{er} A ainsi rédigé :
- ② « *Livre I^{er} A*
- ③ « ***LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DES TRANSPORTS***
- ④ « *Art. L. 1000-1 A.* – I. – Avant le 1^{er} juillet 2026, puis tous les cinq ans, une loi fixe la stratégie et les priorités d'action de la politique nationale des transports, afin d'améliorer la performance globale du système de transport, d'assurer la sécurité des usagers, de garantir la cohérence territoriale et de répondre aux enjeux écologique et climatique.
- ⑤ « Cette loi, dénommée Programmation pluriannuelle des transports, détermine pour une période de dix ans les grandes orientations de la politique publique des transports. Elle précise :
- ⑥ « 1^o Les hypothèses d'évolution de la demande de transport de voyageurs et de marchandises, ainsi que les scénarios associés ;
- ⑦ « 2^o Les priorités de construction, de modernisation, de maintenance et d'interconnexion des infrastructures du réseau routier, ferroviaire, fluvial, portuaire et aérien, afin d'en améliorer la performance, la sécurité et la résilience ;
- ⑧ « 3^o La mise en œuvre d'une stratégie de numérisation et de simplification administrative, visant à faciliter les démarches des acteurs du secteur et à renforcer la compétitivité des entreprises de transport ;
- ⑨ « 4^o Une stratégie de décarbonation des transports, visant à réduire significativement leur empreinte environnementale, notamment par le déploiement d'un maillage logistique national performant et par le soutien au report modal ;

- ⑩ « 5° Une stratégie en faveur du développement de la mobilité propre, incluant les infrastructures de recharge, les véhicules à faibles émissions et les mobilités actives ;
- ⑪ « 6° Les besoins prévisionnels de financement public et les orientations budgétaires associées ;
- ⑫ « 7° Les indicateurs de suivi de la mise en œuvre des objectifs fixés.
- ⑬ « II. – La programmation pluriannuelle des transports fait l’objet, avant son adoption, d’un débat au Parlement, sur la base d’un rapport présenté par le Gouvernement, conformément à l’article 50-1 de la Constitution.
- ⑭ « III. – La programmation peut être révisée, en tout ou partie, tous les cinq ans, ou exceptionnellement en cas de circonstances majeures affectant les conditions d’élaboration du plan. »
- ⑮ II. – L’article 40 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est abrogé.

TITRE II

DIVERSES MESURES

Article 2

- ① I. – Le chapitre II du titre V du livre IV de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° À l’article L. 3452-7, les mots : « de 15 000€ d’amende » sont remplacés par les mots : « d’une amende de 10 % de la valeur marchande des biens transportés par le véhicule » ;
- ③ 2° Au premier alinéa de l’article L. 3452-7-1, les mots : « de 15 000 € d’amende » sont remplacés par les mots : « d’une amende de 10 % de la valeur marchande des biens transportés par le véhicule » ;
- ④ 3° Au premier alinéa de l’article L. 3452-7-2, les mots : « de 15 000 € d’amende » sont remplacés par les mots : « d’une amende de 10 % de la valeur marchande des biens transportés par le véhicule » ;

- ⑤ 4° Au premier alinéa de l'article L. 3452-8, les mots : « de 15 000 € d'amende » sont remplacés par les mots : « d'une amende de 10 % de la valeur marchande des biens transportés par le véhicule ».
- ⑥ II. – Un décret en Conseil d'État précise la méthode de calcul de la valeur marchande des biens transportés par les véhicules mentionnés au I.

Article 3

- ① L'article L. 3242-2 du code des transports est ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 3242-2.* – Tout prestataire de transport mentionné à l'article L. 3221-1 n'offrant pas ou ne pratiquant pas un prix qui permet de couvrir l'ensemble des prestations mentionnées au même article L. 3221-1 est puni d'une amende de 90 000 € s'il s'agit d'une personne physique ou de 450 000 € s'il s'agit d'une personne morale. »

Article 4

- ① Après le 12° de l'article 311-4 du code pénal, il est inséré un 13° ainsi rédigé :
- ② « 13° Lorsqu'il concerne le vol de carburant ou de matériel dans le secteur du transport routier. »

Article 5

- ① Le chapitre 1^{er} du titre 2 du livre 1^{er} du code de la route est complété par un article L. 121-7 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 121-7.* – Lorsqu'une infraction constatée selon les modalités prévues à l'article L. 130-9 a été commise avec un véhicule dont le titulaire du certificat d'immatriculation est une personne morale ou qui est détenu par une personne morale, l'avis de contravention est transmis par voie électronique à la personne morale par l'autorité mentionnée sur cet avis. »