



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

réglementation

Question écrite n° 15711

Texte de la question

M. Marc Dumoulin attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le grave mécontentement qui se fait actuellement sentir dans le secteur des transporteurs routiers à la veille de la libération du cabotage, dès le mois de juillet 1998. Cette nouvelle donne n'aura pas de contrepartie d'obligation aux mêmes conditions de travail des chauffeurs roulant pour des entreprises non françaises. Depuis 1986, une réglementation sociale européenne, particulièrement bienvenue dans le domaine de la sécurité (temps de conduite, de repos, etc.), a été complétée par des aménagements techniques sur les véhicules, notamment en ce qui concerne les limiteurs de vitesse. Pourtant, cette réglementation n'est pas appliquée avec la même rigueur à l'ensemble du trafic routier européen. Or, à la veille de la libéralisation du transport routier en France, si les mêmes règles ne sont pas imposées à tous les transporteurs sans exception, une concurrence déloyale s'installera. En outre, cette concurrence sauvage sera renforcée si rien n'est fait pour étendre le contrat de progrès à l'ensemble de la profession à l'intérieur de la communauté européenne. Ce sera un élément capital dans la compétitivité et l'égalité de concurrence. Il lui demande donc quelles mesures il entend prendre pour contribuer à l'harmonisation, au sein de la communauté européenne, des conditions de travail des chauffeurs routiers et pour établir une véritable équité entre les différentes entreprises européennes de transport.

Texte de la réponse

Le Gouvernement attache une importance particulière à la réduction des distorsions de concurrence pouvant exister à cause des disparités du coût du travail et des différences de fiscalité entre les pays membres de l'Union européenne. Cet objectif prend toute son importance avec l'ouverture totale des frontières au sein de l'Union européenne et ses conséquences sur le cabotage depuis le 1er juillet 1998. Pour le temps de travail, la France est intervenue depuis dix-huit mois à tous les conseils des ministres européens traitant des transports pour rappeler son attachement à l'harmonisation sociale et aux propositions concrètes qu'elle avait formulées pour améliorer les conditions de travail des conducteurs routiers dans l'espace communautaire, avec la volonté de parvenir à l'harmonisation par le haut des réglementations sociales, des règles de sécurité, du contrôle ainsi que des systèmes de formation. Elle regrette que la voie d'un accord entre partenaires sociaux au niveau européen ait échoué le 30 septembre dernier. Dès le 1er octobre, le ministre français chargé des transports a demandé à la Commission, lors du conseil des ministres européens, de faire dans les meilleurs délais des propositions sur le temps de travail, les temps de conduite et de repos. La Commission s'y est effectivement engagée. Dans le même temps, le dispositif d'allègement des cotisations sociales sur les bas salaires, qui avait été institué en 1997 et comprend des adaptations spécifiques pour les entreprises de transport routier employant des conducteurs « grand routier » ou « longue distance », a été reconduit en 1998. Les conditions d'application aux entreprises de transport routier des dispositions de la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail ont été précisées par circulaire n° 98-77 du 31 juillet 1998. Le Gouvernement est par ailleurs très attentif aux sources possibles de distorsions de concurrence d'origine fiscales entre pays européens ce qui, dans le transport routier, concerne d'abord la fiscalité pesant sur les carburants. Afin de réduire l'écart existant entre la taxation de l'essence sans plomb et celle du gazole, des

hausse annuelle de la TIPP sur le gazole sont prévues de 1999 à 2005. Pour ne pas handicaper la compétitivité du transport routier français au niveau européen, le projet de loi de finances pour 1999 prévoit la restitution d'une partie de la hausse de la TIPP sur le gazole, pour les poids lourds de douze tonnes et plus, dans la limite d'un contingent annuel à la consommation de 40 000 litres. Plus généralement, la revalorisation des taux minimaux de taxation des carburants, fixés par la directive 92/82 du 19 octobre 1992 relative au rapprochement des droits d'accises sur les huiles minérales appliqués dans les Etats membres de l'Union européenne, constitue l'une des priorités de la France. Enfin, s'agissant de la taxation des véhicules lourds, la loi du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier a établi les nouveaux barèmes de la taxe à l'essieu. Applicables dès le 1er janvier 1999, ceux-ci respectent les minimaux communautaires fixés par la directive 93/89 du 25 octobre 1993 relative aux taxes sur les véhicules de transport de marchandises par route, et restent modérés en comparaison des différents tarifs généralement appliqués en Europe.

Données clés

Auteur : [M. Marc Dumoulin](#)

Circonscription : Haut-Rhin (2^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 15711

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 15 juin 1998, page 3224

Réponse publiée le : 4 janvier 1999, page 71