



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

réglementation

Question écrite n° 50222

Texte de la question

M. Francis Hillmeyer attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la situation présente et le futur des professions du transport et de la logistique. Les acteurs de ce secteur, constitué d'entreprises dynamiques et innovantes, largement créatrices d'emplois et de valeur ajoutée, ont su évoluer afin de répondre aux demandes de plus en plus exigeantes des producteurs, industriels, distributeurs et - in fine - des consommateurs. Ils ont très largement servi les performances de l'économie nationale et répondu à l'exigence européenne de la libre circulation des biens. Cependant, cette nécessaire amélioration de la mobilité des biens ne s'est pas accompagnée d'une volonté de rapprochement des conditions et des moyens d'exercice de la profession au sein de l'Union européenne. Aujourd'hui, ce secteur d'activité a besoin d'une politique européenne des transports cohérente qui poursuive clairement une amélioration des conditions de concurrence, une égalité dans l'accès aux infrastructures et leurs coûts d'utilisation. La France préside l'Union européenne pendant le deuxième semestre 2000. Elle doit mettre à profit cette période de la présidence française du Conseil européen pour harmoniser réellement au niveau de la CEE les conditions d'exploitation et les règles sociales du transport routier, afin d'éviter les distorsions perverses de concurrence auxquelles une démarche purement nationale conduit inéluctablement. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles propositions le Gouvernement envisage de présenter afin d'assurer une plus grande égalité des chances entre les professionnels du transport routier à l'échelon communautaire.

Texte de la réponse

L'harmonisation sociale dans le transport routier a été une des priorités de l'action menée pendant la présidence française de l'Union européenne. Cette action s'est traduite par des avancées significatives et le ministre de l'équipement, des transports et du logement poursuit ses efforts au sein du Conseil des ministres de l'Union européenne pour faire progresser et aboutir les différents éléments de ce dossier, qui relèvent tous d'un processus de codécision entre le Conseil et le Parlement européen. La présidence française a obtenu l'adoption par le conseil d'une position commune concernant le projet de directive relatif au temps de travail des personnels roulants. Ce texte comporte une définition précise du temps de travail et fixe sa durée maximale à soixante heures, au plus sur une semaine et à quarante-huit heures en moyenne sur quatre mois. Ce texte a été examiné par le Parlement européen en deuxième lecture, il fait actuellement l'objet d'une procédure de conciliation avec le Conseil et qui devrait aboutir à un résultat positif dès cet automne. La présidence française a de plus permis d'aboutir à des conclusions du Conseil sur la proposition de règlement de la commission visant à mettre en place une attestation communautaire d'emploi régulier du conducteur. Cette attestation, délivrée à l'entreprise par les autorités compétentes de l'Etat membre où celle-ci est établie, devra être présente à bord de tout véhicule effectuant un transport sous licence communautaire. Elle permettra de contrôler efficacement que le conducteur est bien employé aux conditions légales du pays d'établissement et de lutter ainsi contre la pratique de l'emploi dans des conditions irrégulières de conducteurs souvent originaires d'Etats tiers et sous-payés. Le Parlement européen a rendu un avis en première lecture sur cette proposition de règlement qui permettra de lutter contre des formes de dumping économique et social que pratiquent certaines entreprises

communautaires. La présidence française, soucieuse d'améliorer la réglementation européenne concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs et de mettre celle-ci en cohérence avec les dispositions de la directive relative au temps de travail, a également obtenu de la commission qu'elle s'engage à présenter une modification du règlement 3820/85. Enfin, la présidence française a donné une nouvelle impulsion aux travaux engagés en vue d'instaurer une formation obligatoire initiale et continue pour tous les conducteurs routiers professionnels de l'Union européenne. Ainsi, la Commission européenne a présenté le 2 février 2001 une proposition de directive relative à la formation des conducteurs routiers professionnels de marchandises et de voyageurs qui a fait l'objet de premières discussions au sein du groupe transports du comité des représentants permanents des Etats auprès de l'Union européenne. Pour assurer une plus grande égalité des chances entre les professionnels du transport routier à l'échelon communautaire, un certain nombre de mesures doivent être prises, les unes dépendant des pouvoirs publics, les autres étant du ressort des entreprises elles-mêmes. L'action des pouvoirs publics est orientée depuis de nombreuses années vers le développement des règles nouvelles qui, toutes, concourent au renforcement de la compétitivité des entreprises. Déjà, la loi du 6 février 1998 a simplifié de façon considérable le régime des autorisations de transport et la licence communautaire est désormais le seul titre de transport obligatoire pour les véhicules de plus de 6 tonnes. D'autres mesures ont été prises pour améliorer cette compétitivité, notamment l'extension de la réglementation transport aux véhicules de moins de 3,5 tonnes et la création de nouveaux outils juridiques afin d'améliorer la protection du transporteur (action directe du sous-traitant et définition nouvelle du privilège du transporteur calquée sur celui du commissaire de transport). Il convient également de citer les mesures fiscales qui ont été arrêtées en faveur des transporteurs routiers (suppression du droit de timbre sur les contrats de transport, allègement de la taxe professionnelle, création du carburant utilitaire). Parallèlement, les services de contrôle continuent à être actifs, les infractions constatées étant sévèrement réprimées. Les entreprises font l'objet d'une attention toute particulière. Les plus infractionnistes d'entre elles sont convoquées devant la commission des sanctions administratives et se voient infliger par le préfet de région des sanctions de retrait de titres de transport et/ou d'immobilisation des véhicules.

Données clés

Auteur : [M. Francis Hillmeyer](#)

Circonscription : Haut-Rhin (6^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 50222

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 août 2000, page 5025

Réponse publiée le : 5 novembre 2001, page 6347