



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 13951

### Texte de la question

M. François Vannson appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les difficultés que connaissent les entreprises de transport routier en raison de la concurrence accrue qu'elles subissent, notamment en l'absence d'harmonisation européenne au plan social. En effet, il convient de constater une perte de compétitivité des entreprises françaises, soumises à une réglementation étouffante, par rapport aux autres transporteurs européens, d'autant que les textes communautaires tardent à être adoptés et à entrer en vigueur. Aussi lui demande-t-il quel calendrier est prévu pour procéder à une harmonisation des différentes réglementations, notamment pour ce qui concerne la définition du temps de travail et la limitation de la durée du travail hebdomadaire et quotidienne.

### Texte de la réponse

Dans le domaine du transport routier, la libéralisation du marché européen ne s'est pas accompagnée de progrès concomitants en matière d'harmonisation sociale. Il en résulte des distorsions de concurrence favorisant le moins disant social, au détriment de la sécurité des conducteurs et des autres usagers de la route, ainsi que de la compétitivité du pavillon français. L'harmonisation sociale dans le transport routier constitue donc une priorité de la France. Les efforts qu'elle a déployés depuis plusieurs années ont permis des avancées significatives. La réglementation de la durée du travail fait apparaître des écarts importants entre les États membres de l'Union européenne. A cet égard, des progrès sont à attendre de l'application de la directive n° 2002/15/CE du Parlement européen et du conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. Ce texte, qui doit être transposé par les États membres avant le 23 mars 2005, comporte une définition précise du temps de travail, proche de la définition française. Il fixe la durée maximale hebdomadaire du travail à 48 heures en moyenne sur quatre mois, avec une durée maximale de 60 heures sur une semaine isolée. Il limite à 10 heures la durée journalière du travail lorsque du travail de nuit est effectué. Le règlement n° 484/2002 du Parlement européen et du conseil du 1er mars 2002 instaure l'obligation pour les conducteurs ressortissants d'États tiers, employés pour effectuer des transports sous couvert d'une licence communautaire, d'être en possession d'une attestation d'emploi régulier. Cette attestation est obligatoire depuis le 19 mars 2003. Elle permet de contrôler efficacement que le conducteur est bien employé dans les conditions légales de l'État membre d'établissement de l'entreprise de transport. Elle facilite ainsi la lutte contre la pratique de l'emploi dans des conditions irrégulières de conducteurs originaires d'États tiers et sous-payés. Enfin, la directive n° 2003/59/CE du Parlement européen et du conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, prévoit une formation pour tous les conducteurs de véhicules de plus de 3,5 tonnes ou de plus de 9 places. Ce texte s'inspire assez largement du système mis en place en France. Ce texte doit être transposé par les États membres avant le 10 septembre 2006. Ces trois textes étaient très attendus par les professionnels français du transport routier. Ils constituent une étape importante sur la voie de l'harmonisation de la réglementation sociale européenne. D'autre part, la Commission européenne a présenté, le 11 août 2003, une proposition modifiée de nouveau règlement

du Parlement européen et du conseil sur les temps de conduite et de repos des conducteurs. Elle prend en compte certains des amendements votés par le Parlement européen en première lecture. Ces amendements vont dans le sens de la demande française de la compatibilité des temps de conduite avec les durées maximales de travail fixées par la directive du 11 mars 2002 précitée. Cette proposition modifie aussi le règlement n° 3821/85 du conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle des temps de conduite et de repos. Elle précise, à cet égard, les obligations spécifiques incombant aux entreprises de transport et à leurs conducteurs lors de l'utilisation du nouvel appareil de contrôle électronique, afin de rendre les contrôles plus efficaces. Enfin, le Premier ministre a confié à M. Hillmeyer, député du Haut-Rhin, une mission aux fins d'établir un bilan précis et complet de la situation économique et sociale du secteur du transport routier en France au regard de sa situation comparée au sein du marché européen et les conséquences possibles de l'élargissement sur l'organisation du secteur.

## Données clés

**Auteur :** [M. François Vannson](#)

**Circonscription :** Vosges (3<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 13951

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 10 mars 2003, page 1731

**Réponse publiée le :** 3 février 2004, page 863