ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 18534

Texte de la question

M. Guy Lengagne appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les difficultés que rencontrent les transporteurs français qui sont confrontés à la concurrence d'entreprises localisées dans d'autres Etats membres de l'Union européenne. La libéralisation du secteur des transports permet en effet à celles-ci de travailler sur le territoire national sans devoir respecter les obligations pesant sur les sociétés immatriculées en France. Ainsi, des entreprises françaises sont en concurrence avec des entreprises européennes qui se trouvent dans une position privilégiée, notamment parce qu'elles ne sont pas tenues de respecter la législation nationale relative au temps de conduite. Il lui demande de bien vouloir lui faire part des projets du Gouvernement pour remédier à cette distorsion de la concurrence.

Texte de la réponse

Depuis le 1er juillet 1998, tout transporteur régulièrement habilité à exercer la profession de transporteur routier de marchandises dans un État membre peut effectuer des transports intérieurs dans un autre État membre, appelés transports de cabotage. Cette libéralisation a été accompagnée, pour l'ensemble des entreprises établies dans l'Union européenne, par la mise en place d'un dispositif d'harmonisation des conditions d'accès et d'exercice de la profession. La directive européenne n° 96/26/CE du conseil du 29 avril 1996 modifiée prévoit effectivement que chaque entreprise doit satisfaire à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle. Les entreprises qui effectuent du transport de cabotage sont tenues, en vertu des textes communautaires, d'appliquer les réglementations en vigueur dans l'État sur le territoire duquel sont réalisées les opérations de cabotage. Celles-ci concernent notamment la sécurité routière, les poids et dimensions des véhicules, les interdictions de circulation ainsi que celles relatives au contrat de transport et à sa fiscalité. Il n'existe pas de distinction sur ces points entre les entreprises établies dans l'État concerné et celles qui exercent une activité de transport intérieur sans y disposer d'un établissement. L'exécution des contrats de transport s'effectue ainsi dans des conditions de concurrence uniformes. De même, la réglementation communautaire sur les temps de conduite et de repos des conducteurs s'applique uniformément à toutes les entreprises des États membres de l'Union européenne. Toutefois, des écarts importants subsistent en ce qui concerne la réglementation de la durée du travail. Sur ce point, 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 quarante-huit heures en moyenne sur quatre mois, avec une durée maximale de soixante heures sur une semaine isolée. Il limite à 10 heures la durée journalière du travail lorsque du travail de nuit est effectué. La Commission européenne a également présenté, le 12 octobre 2001, une proposition de nouveau règlement sur les temps de conduite et de repos des conducteurs qui répond à l'objectif de clarification et de simplification du règlement actuel. Elle a fait l'objet de lecture par le Parlement européen en janvier 2003. La France partage l'objectif poursuivi par la Commission. Elle souhaite aussi une réduction sensible des temps de conduite. L'objectif est de

les rendre compatibles avec les durées maximales de travail fixées par la directive du 11 mars 2002 précitée. Dans cet esprit, la France souhaite obtenir une reprise des discussions sur ce texte au sein du Conseil. Cependant, tant qu'une meilleure harmonisation des réglementations sociales et fiscales ne sera pas intervenue au niveau communautaire, les entreprises qui effectuent du cabotage pourront être amenées à bénéficier de conditions d'exploitation avantageuses, au détriment des entreprises nationales sur lesquelles pèseraient des obligations et charges que n'auraient pas les premières. Cette question est d'autant plus importante dans la perspective de l'élargissement de l'Union européenne. Conscient des difficultés que l'absence d'harmonisation dans ces secteurs fait peser sur les transporteurs, le Gouvernement vient de saisir la Commission européenne, en attirant son attention sur les inquiétudes des professionnels français, notamment en matière de cabotage et sur la fiscalité des carburants, et demande que, dans les prochains mois, les États membres soient réunis à son initiative pour que chacun puisse faire part de son analyse et pour envisager, en particulier, la possibilité de réguler les temps de cabotage. Le gouvernement français est déterminé à ce que des mesures soient prises pour créer des conditions de concurrence loyales entre toutes les entreprises lorsqu'elles effectuent le même type de transport.

Données clés

Auteur : M. Guy Lengagne
Circonscription : Pas-de-Calais (5^{e} circonscription) - Socialiste
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 18534
Rubrique : Transports routiers
Ministère interrogé : équipement, transports et logement
Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 19 mai 2003, page 3776
Réponse publiée le : 20 octobre 2003, page 8023