



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 59890

### Texte de la question

M. Michel Raison appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur la situation du transport routier de marchandises dans le cadre de l'élargissement européen. En effet, des entreprises françaises « pavillonnent » leur moyens à l'Est par le biais d'officines filialisées, de location transfrontalière de véhicules industriels avec conducteurs des pays de l'Est, ou le recours au cabotage sauvage pour ensuite revenir « prester » à l'Ouest sur les marchés intérieurs. Elles profitent de ce fait de failles dans la construction européenne, et exploitent les écarts de coûts, les dysfonctionnements et le décalage des dispositifs de contrôle. Ce phénomène qui accélère et amplifie les délocalisations se révèle dévastateur pour l'emploi français. Or ce type de comportement, qui est le fait de quelques grandes entreprises, menace tout le secteur des transports routiers dont 99 % des entreprises ont moins de 100 salariés. Alors qu'il était jusque-là créateur de 8 000 emplois nets par an depuis près de 20 ans, le secteur a stagné en 2003 puis baissé en 2004 en terme d'emplois. Aussi, il lui demande si une étude d'impact est prévue par le ministère sur les conséquences de l'élargissement européen sur le transport routier de marchandises français, afin de mesurer de façon objective et indiscutable les conséquences économiques et sociales des évolutions en cours, tant en matière d'emploi qu'en matière de location transfrontalière ou de cabotage.

### Texte de la réponse

Suite à l'élargissement de l'Union européenne à dix nouveaux pays, au mois de mai 2004 et conformément au traité d'adhésion, le cabotage n'est pas libéralisé pour les nouveaux États membres, excepté pour la Slovénie, Chypre et Malte. Pendant une période transitoire, le cabotage routier est donc interdit de façon réciproque entre la France et les sept nouveaux États membres que sont l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la République slovaque et la République tchèque. S'il est indéniable que dans les nouveaux États membres, les coûts de transport sont inférieurs à ceux pratiqués en France et dans les anciens États membres, il n'en demeure pas moins que les transporteurs français ont incontestablement des atouts à faire valoir dans la compétition internationale, en particulier sur le plan de la qualité de service, par exemple pour les opérations nécessitant un haut niveau de technicité ou des prestations logistiques associées. Face aux préoccupations légitimes de la profession, le Gouvernement a mis en oeuvre, dès le mois de septembre 2004, un plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier de marchandises, dans le but d'accompagner les efforts d'adaptation des entreprises du secteur pour qu'elles retrouvent les moyens de leur développement sur le marché européen. Ce plan a été complété en octobre 2004 par des mesures supplémentaires compte tenu de la forte augmentation du coût du carburant. Le volet social de ce plan a pour objectif, à travers la transposition des directives européennes concernant l'aménagement du temps de travail, d'améliorer la compétitivité de ce secteur d'activité et de préserver l'emploi. Cette transposition a été opérée par l'ordonnance du 12 novembre 2004 ratifiée par le Parlement le 11 juillet 2005 portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports et par le décret du 31 mars 2005 sur la durée du travail dans les entreprises de transport routier

de marchandises. Par ailleurs, en vue d'améliorer l'harmonisation sociale, le Gouvernement soutient activement les travaux d'élaboration du nouveau règlement relatif aux temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels. Ce texte, qui vient d'être adopté par le Parlement européen en deuxième lecture, est attendu depuis longtemps par la France car le règlement actuellement en vigueur de 1985 est devenu inadapté aux conditions actuelles du transport routier. En ce qui concerne la lutte contre les pratiques déloyales, le Gouvernement, décidé à encadrer le cabotage, a donné son accord à l'adoption d'amendements parlementaires dans le cadre de l'examen du projet de loi relatif aux petites et moyennes entreprises définitivement adopté le 13 juillet 2005. Les dispositions ainsi adoptées ont rendu illégales les activités de transport intérieur réalisées par des entreprises étrangères dans des conditions qui ne répondent pas à la définition du cabotage. Elles seront désormais mieux contrôlées et réprimées. Sur le terrain, les contrôles vont être renforcés grâce à une augmentation des effectifs et à la mise en oeuvre progressive d'appareils modernes tels que le chronotachygraphe numérique qui permettra des contrôles plus efficaces. Par ailleurs, après une évaluation des effets de la libéralisation de la location transfrontalière sur le marché du transport, il a été décidé de supprimer la location transfrontalière de véhicules utilitaires avec conducteur car cette pratique facilitait le recours à des conducteurs provenant de pays où la main d'oeuvre est moins chère, au mépris des règles relatives au détachement des salariés. Une attention toute particulière est portée à la situation du secteur du transport routier de marchandises car il est indispensable de donner à nos entreprises les moyens d'être compétitives, dans un cadre concurrentiel loyal, au profit du développement économique et de l'emploi.

### Données clés

**Auteur :** [M. Michel Raison](#)

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

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 59890

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** équipement

**Ministère attributaire :** transports, équipement, tourisme et mer

### Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 15 mars 2005, page 2632

**Réponse publiée le :** 30 août 2005, page 8230