



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 69031

Texte de la question

M. Germinal Peiro * souhaite attirer l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les difficultés rencontrées par le transport routier de marchandise français. En 2003, le pavillon français ne représentait plus que 38 % des transports internationaux effectués en France contre 52 % en 1992. De même, depuis 2002, la France est devenue le pays de l'Union européenne réalisant la plus faible part de marché dans ses relations bilatérales tandis qu'elle est devenue le pays le plus caboté d'Europe. Cette perte de nombreux marchés peut s'expliquer par une chute de la compétitivité de nos entreprises qui doivent faire face à l'envolée des cours du pétrole (+ 11,3 % au 1er trimestre 2005) associée à une TIPP de 21 % supérieure à la moyenne européenne. De même, le non-respect par les transporteurs étrangers de la directive européenne 96/53, du 25 juillet 1996, qui fixe à 40 tonnes les valeurs maximales autorisées pour permettre la libre circulation des marchandises dans l'espace européen entraîne une perte de compétitivité de l'ordre de 9 % de nos entreprises par rapport aux concurrents européens utilisant la norme des 44 tonnes. Cette concurrence déloyale est aggravée par la réglementation européenne (92/881) qui, depuis le 1er juillet 1993, a totalement libéralisé les transports internationaux intracommunautaires. Considérant que le coût d'un travailleur issu des nouveaux pays entrants est trois fois moins important que le coût d'un chauffeur français, cette situation problématique pour nos entreprises devient très vite catastrophique. De même, depuis le 1er juillet 1998, tout transporteur de l'Union européenne peut librement réaliser des transports intérieurs dans un autre pays de l'Union, sous réserve que ces transports soient effectués de manière temporaire et dans le respect de certaines réglementations du pays d'accueil. Or la réglementation européenne du 25 octobre 1993 ne prévoit pas quelle est la loi sociale qui, doit s'appliquer à l'entreprise qui cabote ni la signification précise du terme « temporaire », rendant de ce fait inopérant tous contrôles. En Dordogne, cette crise du transport routier de marchandise s'est traduite par la perte de près des 1 500 emplois de chauffeurs depuis 2 000 tandis que 150 suppressions supplémentaires sont à envisager dans les semaines à venir. Aussi, il aimerait connaître les dispositions qu'il compte mettre en oeuvre pour aider ce secteur d'activité qui jusqu'en 2003 créait 8 000 emplois net par an, et ce, depuis vingt ans.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est entièrement mobilisé pour soutenir et promouvoir le secteur routier français. Ainsi, depuis son entrée en fonction, de nombreuses initiatives entreprises par ce dernier illustrent sa détermination à défendre et restaurer la compétitivité des entreprises françaises de transport routier de marchandises confrontées à une concurrence accrue, liée à l'élargissement du marché européen et à la hausse des prix du carburant. Ainsi, la loi du 20 juillet 2005 vient de ratifier l'ordonnance portant transposition des directives 2000/34 du 22 juin 2000 et 2002/15 du 11 mars 2002 sur l'aménagement du temps de travail. Elle constitue une avancée majeure pour l'ensemble de la profession qui trouve ainsi de la souplesse lui permettant, dans le respect des règles de sécurité, de lutter à armes égales avec ses concurrents. De plus, une disposition de la loi 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises limite à 30 jours consécutifs et à 45 jours sur une année la durée maximale de cabotage par les transporteurs non résidents. Elle spécifie que l'activité de cabotage doit revêtir un caractère non habituel, non continu et non régulier. Elle soumet les conducteurs aux

règles du détachement et donc aux règles d'ordre public applicables en France en matière de droit du travail. Enfin, la loi crée des sanctions pénales dissuasives pour le cabotage illégal ou irrégulier ; elles comprennent en particulier l'immobilisation du véhicule en infraction. Par ailleurs, les très grandes difficultés éprouvées par les transporteurs routiers à augmenter leurs tarifs pour tenir compte de la hausse du gazole peuvent mettre en danger la survie de certaines entreprises de transport. Afin de donner aux professionnels du transport routier les moyens légaux de répercuter automatiquement les hausses du carburant dans leurs factures, le Gouvernement présentera au Parlement, dès l'automne, des dispositions législatives à cet effet. Le carburant sera mentionné expressément dans les éléments de juste rémunération du transporteur et les charges de carburant effectivement supportées par le transporteur pour l'exécution du contrat devront figurer dans les contrats et sur les factures liées aux opérations de transport. L'élargissement de l'Union européenne rend également indispensable l'harmonisation des conditions de concurrence entre transporteurs des États membres. Ainsi, dans le domaine de l'harmonisation sociale, la France participe activement aux travaux d'élaboration du nouveau règlement relatif aux temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels. Ce texte est attendu depuis longtemps par la France. Le règlement actuellement en vigueur remonte à 1985 et comporte de nombreuses imperfections le rendant inadapté aux conditions actuelles du transport routier. Adopté par le Parlement européen en deuxième lecture au mois d'avril, le texte fera l'objet d'une procédure de conciliation à la rentrée. De plus, l'instauration d'un gazole professionnel européen a été proposée dans le Livre blanc relatif à la politique européenne des transports à l'horizon 2010. La directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 a mis en place un dispositif de convergence progressive vers le haut de la fiscalité du gazole, au moyen du relèvement des taux minimaux de taxation dans les États dont le taux de taxation est faible. L'accélération du processus d'harmonisation des taux de taxation du gazole professionnel est à l'étude, en concertation avec le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. Enfin, des mesures permettant de conforter les avancées déjà enregistrées en matière de dégrèvement de taxe professionnelle pour les entreprises utilisant des véhicules poids lourds font l'objet d'un examen approfondi dans le cadre de la préparation du projet de loi de finances pour 2006. Les mesures d'urgence arrêtées, dont une partie a d'ores et déjà été adoptée par le Parlement, attestent de l'importance que le Gouvernement attache à la compétitivité et à la défense des 400 000 emplois de ce secteur stratégique répartis sur tout le territoire.

Données clés

Auteur : [M. Germinal Peiro](#)

Circonscription : Dordogne (4^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 69031

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 juillet 2005, page 6575

Réponse publiée le : 4 octobre 2005, page 9302