



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 21699

Texte de la question

Mme Pascale Got attire l'attention de Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales sur la dangerosité de certaines catégories d'entreprises internationales de transport routier. Selon des données du CESP, il apparaît que les chauffeurs routiers originaires des pays de l'Est employés par des compagnies de transports italiennes ou espagnoles soient tout particulièrement représentés parmi les auteurs d'infractions dangereuses relevées en 2007. Ces comportements à haut risque pour leurs auteurs et tous les usagers de l'autoroute résultent principalement de l'exploitation économique de chauffeurs très médiocrement rémunérés et poussés à conduire au-delà des normes maximales, mais aussi du sentiment d'impunité de leurs employeurs en cas d'infraction en France. Ceux-ci intégreraient les amendes infligées aux chauffeurs dans leurs frais généraux, incitant leurs employés à ignorer le code de la route en vigueur dans notre pays. Elle lui demande si le Gouvernement compte prendre des mesures pour réduire les risques d'accidents causés par de telles catégories d'entreprises.

Texte de la réponse

De par sa situation géographique centrale, la France supporte un important trafic de transit de poids lourds entre les pays du sud de l'Europe, notamment l'Espagne et l'Italie, ainsi que vers et depuis les pays du nord de l'Europe. Ce trafic de transit représente 60 % du trafic total des véhicules poids lourds immatriculés à l'étranger. Par ailleurs, le trafic poids lourds des entreprises étrangères sur le territoire français représente environ 30 % du trafic total en France. Afin de veiller au respect des réglementations européennes, le secrétariat d'État chargé des transports fixe, chaque année, les objectifs des services régionaux chargés du contrôle des transports routiers. Il indique notamment que le contrôle doit porter sur l'ensemble des véhicules, immatriculés ou non en France, et sur les trafics les plus générateurs d'infractions. En 2008, 80 000 véhicules de transports routiers ont été contrôlés, dont 34 000 appartenaient à des entreprises établies dans un pays étranger (40 %). Au cours de ces contrôles, 18 000 véhicules ont été verbalisés, dont 7 500 véhicules non immatriculés en France. 41 000 infractions ont été relevées notamment sur des véhicules en provenance d'Allemagne, d'Italie et d'Espagne. Lorsque des infractions sont relevées à l'encontre de transporteurs non résidents, ces derniers doivent verser une consignation en vertu de l'article L. 121-4 du code de la route. Le montant de ces consignations est fixé par un arrêté du ministère de la justice. En cas de constatation d'une infraction à caractère délictuel, le montant maximal de la consignation demandée est de 4 500 euros. En cas de constatation d'infraction contraventionnelle, la consignation est de 750 euros par contravention constatée. Les montants des consignations sont cumulés. Outre la consignation, le véhicule en infraction peut faire l'objet d'une mesure d'immobilisation jusqu'à cessation de l'infraction et, le cas échéant, remise en conformité du véhicule. L'article 9 de la directive 2006/22 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 indique que les États membres de l'Union européenne doivent mettre en place un dispositif de classification des entreprises de transport routier par niveau de risque, fondé sur le nombre et la gravité des infractions à la réglementation des temps de conduite et de repos des conducteurs routiers constatées à leur encontre. Ce dispositif a vocation à donner une évaluation du risque commun à l'ensemble des États membres de l'Union européenne et vise à faciliter le

contrôle, notamment des entreprises commettaient le plus d'infractions. Les modalités de mise en oeuvre de ce système font actuellement l'objet d'échanges entre les États membres, avec l'appui des services de la Commission. Lorsque le secrétariat d'État chargé des transports a connaissance d'infractions importantes commises par un véhicule immatriculé dans un autre pays, il transmet l'information sur l'immatriculation du véhicule à l'État membre concerné afin qu'une enquête soit effectuée au sein de l'entreprise en faute. Enfin, suite à l'ouverture à sept nouveaux États membres de l'Union européenne du transport intérieur (cabotage) dans les autres États, un renforcement de l'encadrement du cabotage est apparu essentiel et sera mis en place en France à la fin 2009. Le Sénat a adopté, dans le cadre de l'examen du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, un amendement déposé par le Gouvernement qui conditionne l'activité de cabotage à la réalisation préalable d'un transport routier international et la limite à trois opérations dans un délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international. Le texte a été examiné par l'Assemblée nationale lors de la session extraordinaire du Parlement. Cet encadrement s'appuie sur l'accord intervenu au niveau communautaire le 13 juin 2008. Il permettra d'assurer une meilleure régulation de la concurrence entre les transporteurs routiers européens. À cet égard, la vérification des règles applicables au cabotage constitue une priorité pour les services de contrôle.

Données clés

Auteur : [Mme Pascale Got](#)

Circonscription : Gironde (5^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 21699

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Intérieur, outre-mer et collectivités territoriales

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 avril 2008, page 3390

Réponse publiée le : 20 octobre 2009, page 9932