



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 23992

Texte de la question

M. Franck Reynier interroge Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi sur la perte de compétitivité du pavillon français sur son territoire. Depuis 2000, le transport international réalisé par le pavillon français, c'est-à-dire par les transporteurs français, diminue régulièrement, avec un infléchissement en 2004 et une chute en 2005. À l'heure actuelle, le pavillon français ne représente plus qu'un tiers des transports internationaux effectués en France, alors que cette proportion était de plus de la moitié en 1992. La France est ainsi devenue le pays dont le pavillon national détient la plus petite part de marché dans les transports internationaux sur son propre territoire. C'est pourquoi il souhaite connaître son sentiment sur cette situation, ainsi que les solutions qui sont envisagées afin de relancer la compétitivité du pavillon français.

Texte de la réponse

Le terme de « pavillon français » recouvre deux notions très différentes en transport maritime et en transport routier. Un navire appartenant pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre État membre de la Communauté européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français, peut arborer le pavillon français via son inscription sur l'un des six registres d'immatriculation en vigueur en France. Chaque registre prévoit que l'équipage d'un navire y étant inscrit devra respecter une proportion minimum de marins communautaires embarqués. Ainsi, si les navires inscrits au premier registre - dit « Métropole-DOM » - doivent comporter un équipage intégralement composé de marins communautaires, ceux inscrits au registre international français (RIF), créé en 2005, devront être composés pour au moins un quart de marins communautaires, cette proportion étant portée à 35 % lorsque l'acquisition du navire a bénéficié d'une aide à l'investissement. Les mesures prises par les pouvoirs publics en faveur des navires de commerce battant pavillon français se situent dans le cadre des lignes directrices pour les aides aux entreprises de transport maritime. Au plan social, les armements bénéficient d'une exonération à 100 % des charges sociales patronales de sécurité sociale dues à l'Établissement national des invalides de la marine pour les équipages embarqués à bord des navires de commerce battant pavillon français affectés à des activités de transports maritimes soumises, à titre principal, à la concurrence internationale et, sous les mêmes conditions, d'une exonération des contributions sociales patronales d'allocations familiales et de chômage pour les équipages employés à bord de navires de transport de passagers. Au plan fiscal, ils bénéficient d'un dégrèvement de la part maritime de la taxe professionnelle et, sur option, d'un dispositif de taxation forfaitaire au tonnage. L'âge moyen, légèrement inférieur à 8 ans des navires de la flotte de commerce sous pavillon français, fait de celle-ci la plus moderne au monde. Globalement, la flotte contrôlée par des intérêts français est deux fois supérieure à celle sous pavillon français. Les armements français au commerce peuvent, quel que soit le pavillon sous lequel ils exploitent des navires en propriété ou en affrètement de longue durée, bénéficier du régime de taxe au tonnage introduit en 2003. Dans le domaine du transport routier, le terme pavillon se réfère à l'État dans lequel est immatriculé le tracteur routier ou le camion qui franchit une frontière internationale. Depuis plusieurs années, le pavillon routier

national est en régression à l'international. Le recul constaté est particulièrement prononcé avec nos trois premiers partenaires commerciaux que sont l'Espagne, l'Allemagne et l'Italie. Le constat doit cependant être nuancé car le pavillon français est mesuré en tenant compte de la nationalité d'immatriculation des véhicules tracteurs, il n'intègre pas les trafics des entreprises françaises qui se développent en dehors de nos frontières. Les outils statistiques existants ne permettent donc pas d'avoir une vision totalement exacte de la situation. Par ailleurs, le repli sur le trafic national est souvent un choix délibéré des transporteurs qui préfèrent, sous la forte pression concurrentielle des prix du fret international, orienter leur activité vers le fret domestique. L'amélioration de cette situation passe par la poursuite de l'harmonisation européenne qui constitue un objectif prioritaire pour la France. Des avancées vers la réalisation de cet objectif ont été réalisées au cours des dernières années. Les règles du détachement des salariés dans les transports de cabotage ont été précisées. La directive sur la formation obligatoire, initiale et continue, entrera en vigueur en 2009 pour le transport de marchandises. Ceci marquera un progrès important, la plupart des pays n'imposant pas, jusqu'à présent, de telles formations. Dans le domaine fiscal, la convergence des taux de TIPP sera poursuivie au travers de la révision de la directive « énergie » qui est en cours. Dans le domaine de la sécurité, les périodes de conduite contrôlées sont progressivement allongées. Dans chaque État, un niveau minimal de contrôle est fixé, et la Commission européenne publie un compte rendu de statistiques qui permet de connaître les progrès et les difficultés rencontrées par certains États dans la mise en oeuvre de ces directives. Ces mesures essentielles devront être complétées car les disparités demeurent. L'action en faveur de l'harmonisation des conditions de concurrence dans le domaine du transport routier de marchandises constitue une priorité de la présidence française de l'Union européenne au deuxième semestre 2008. Le « paquet routier » qui a été présenté par la Commission en mai 2007 et qui a été adopté par le Conseil en juin 2008 est actuellement examiné par le Parlement européen. Il comprend trois projets de règlements sur l'accès à la profession et l'accès au marché. Cette nouvelle étape est très importante, notamment en ce qui concerne le cabotage qui sera désormais encadré.

Données clés

Auteur : [M. Franck Reynier](#)

Circonscription : Drôme (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 23992

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Économie, industrie et emploi

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 mai 2008, page 4328

Réponse publiée le : 11 novembre 2008, page 9831