



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 7436

### Texte de la question

M. Michel Bouvard attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la situation du pavillon routier français qui ne cesse de se détériorer depuis quelques années en raison de la concurrence effrénée des transporteurs étrangers et du manque d'harmonisation de la politique européenne des transports. Si la part de la route dans les échanges commerciaux se maintient et progresse, la part des transporteurs français décroît fortement pour atteindre 23 % en 2005, et cette chute se confirmera en 2007 en raison du nouvel élargissement de l'Union européenne. Parallèlement à la situation du secteur, on constate que l'Association française du transport routier international (AFTRI) qui, depuis soixante ans aux côtés des ministères des transports, a joué un rôle éminent dans la promotion et la défense des intérêts professionnels, l'information et l'assistance aux entreprises, qui est de plus habilitée par les douanes françaises pour la gestion du régime TIR, ne peut plus faire face à ses objectifs, car ses moyens de subsistance - cotisation des transporteurs et délivrance des carnets TIR - sont pratiquement taris. Devant cette situation, il souhaite donc connaître ses intentions pour redéployer le pavillon routier, faire en sorte d'accélérer le processus d'harmonisation du marché européen des transports et donner à l'AFTRI les moyens pour pérenniser son action au service du développement et de la défense des intérêts des professionnels français engagés dans le transport international.

### Texte de la réponse

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 nous 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 dans plusieurs domaines. Dans le domaine social, les règles concernant les conditions d'emploi pour les transports de cabotage ont été précisées. Les règles du détachement des travailleurs seront très prochainement précisées par décret. Dans le domaine de la formation, la directive sur la formation obligatoire, initiale et continue, entrera en vigueur en 2009 pour le transport de marchandises. Cela marquera un progrès important, la plupart des pays n'imposant jusqu'à présent pas de telles formations. Dans le domaine fiscal, la convergence des taux de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) se poursuit. Dans le domaine de la sécurité, les périodes contrôlées sont progressivement allongées, et la Commission européenne publie un compte rendu de statistiques qui permet d'identifier les progrès et les difficultés éventuellement rencontrées par les 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

constituera une priorité de la présidence française au 2<sup>e</sup> semestre 2008. Le « paquet routier », qui a été présenté par la Commission en mai dernier, propose des projets de règlements sur l'accès à la profession et l'accès au marché. Il constitue une nouvelle étape très importante, notamment en ce qui concerne le cabotage. Cette activité sera ainsi encadrée de façon plus précise au plan communautaire. S'agissant du rôle de l'Association française du transport routier international (AFTRI) vis-à-vis des professionnels du transport routier, tous les partenaires s'accordent sur le fait que grâce à sa parfaite connaissance du secteur, à l'importante documentation dont elle dispose, à son réseau de relations très étendu, elle occupe une place particulière dans la chaîne du transport international et de la logistique. Par ailleurs, elle est la seule organisation habilitée par l'administration des douanes et l'Union internationale des transports routiers (IRU) pour émettre et garantir les carnets de transit international routier (TIR) utilisés par les transporteurs routiers qui effectuent des transports internationaux en dehors de l'Union européenne. Elle gère, en outre, les nombreux litiges liés à l'utilisation des carnets TIR. Cependant, la moindre utilisation des carnets TIR par les transporteurs routiers du fait des élargissements successifs de l'Union européenne pèse sur les finances de l'AFTRI. Pour y remédier, des réflexions ont été engagées par l'AFTRI elle-même. Ainsi, l'AFTRI a récemment modifié ses statuts associatifs, ce qui pourrait lui permettre de diversifier ses activités. Les services du ministère chargé des transports ont également engagé une réflexion, en liaison avec le ministère chargé des douanes, pour l'accompagner dans cette évolution.

## Données clés

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

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

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 7436

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 16 octobre 2007, page 6314

**Réponse publiée le :** 12 février 2008, page 1277