ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport multimodal

Question écrite n° 8241

Texte de la question

M. André Chassaigne attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le transport de marchandises par les 44 tonnes. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la France s'est fixé l'objectif ambitieux « de faire progresser de 14 % à 25 % la part modale du transport non routier et non aérien à l'horizon 2022 ». Ce texte prévoyait aussi « d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non-routier et non-aérien d'ici à 2012 ». Depuis 3 ans, alors que le transport fluvial a connu une légère progression, le transport ferroviaire a décru très fortement dans notre pays. Il ne représente plus que 30 milliards de tonnes-kilomètres en 2010 contre 47 milliards de tonnes-kilomètres en 2002. Les transports intérieurs terrestres de marchandises sont plus que jamais largement dominés par le transport routier dont la part dans le total continue d'augmenter (89 % des tonnes-km en 2010). La décision du précédent ministre des transports de généraliser à partir du 1er janvier 2013, l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes à 5 essieux, déjà appliqué dans le secteur agricole et agroalimentaire, va une nouvelle fois renforcer la domination du transport routier de marchandises. Cette mesure va complètement à l'encontre d'un rééquilibrage entre les modes alternatifs, en contribuant à favoriser un « report modal inversé », avec de nouveaux camions supplémentaires sur les routes. Elle contrevient non seulement aux enjeux de limitation des émissions de gaz à effet de serre, mais accentuera aussi le dumping social et la politique de bas coûts dans le secteur des transports. Les objectifs ambitieux de report modal en faveur des modes alternatifs à la route, le développement de la complémentarité et de la multimodalité, comme la réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre pour ce secteur, ne pourront que passer par une réorientation profonde des choix politiques passés. En conséquence, il lui demande s'il compte revenir sur la généralisation de l'autorisation des 44 tonnes accordée par le précédent gouvernement. D'autre part, il souhaiterait connaître ses ambitions pour agir efficacement en faveur d'un rééquilibrage des modes de transport pour les années à venir.

Texte de la réponse

Le Gouvernement entend mener à bien ses engagements en matière de report modal et de respect de l'environnement. Cependant, conscient des difficultés rencontrées par les transporteurs routiers, il a également à coeur de les soutenir et de les accompagner dans le contexte économique actuel. S'agissant du cabotage et de la pression exercée par les pavillons étrangers sur les entreprises françaises, le Gouvernement veille à une application stricte de la règlementation existante. C'est pourquoi des directives ont été données à l'ensemble des services ministériels qui ont autorité sur l'exercice des contrôles pour mettre en oeuvre tous les moyens relevant de leur compétence. Cette situation concurrentielle défavorable tient à ce que les règlementations sociales et les coûts salariaux sont très disparates à l'échelle européenne. A cet égard, les dispositions du règlement de 2009 précisent que les règles en matière de cabotage pour le transport routier de marchandises subordonnent l'ouverture accrue de ce marché à son harmonisation préalable au sein de l'Union. Cette harmonisation n'a pas été réalisée jusqu'à maintenant d'une manière suffisante, et il appartient à la Commission européenne d'apporter des éléments probants permettant d'envisager à terme une ouverture de ce marché. En

l'attente de ces éléments, le Gouvernement considère que cette ouverture est prématurée. En revanche, il serait d'une meilleure politique de faire porter les efforts, au niveau de l'Union, sur la mise en oeuvre harmonisée des nombreuses règles adoptées ces dernières années (accès à la profession de transporteur routier, accès au marché, temps de conduite et temps de travail, poids et dimensions) et le développement de pratiques partagées par l'ensemble des Etats membres en matière de contrôle et de sanctions. Ces axes de travail constituent en réalité le principal vecteur de l'harmonisation du marché du transport routier de marchandises au sein de l'Union, préalable indispensable à l'examen des modalités d'une éventuelle libéralisation accrue des marchés. Toute nouvelle étape d'ouverture du cabotage ne sera donc pas acceptable à défaut d'une harmonisation préalable des conditions sociales d'exercice de la profession. Le Gouvernement a ainsi transmis cette position officiellement à la Commission européenne, le 5 novembre dernier. Pour ce qui concerne les poids lourds de 44 tonnes, le précédent Gouvernement a modifié plusieurs fois la loi et a produit deux textes règlementaires contradictoires en l'espace de quelques mois. En effet, la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle l'a conduit à autoriser, par décret, la circulation des poids lourds de 44 tonnes tout en prévoyant qu'à compter de 2018, seuls ceux qui seraient équipés de six essieux pourraient rouler. La précédente majorité a ensuite voté un amendement dans la loi « Warsmann » supprimant l'obligation du sixième essieu. Elle a donc conduit le précédent Gouvernement à saisir le Conseil d'Etat d'un nouveau projet de décret. Le Gouvernement a décidé d'autoriser la circulation des poids lourds de 44 tonnes avec cinq essieux mais en imposant des charges à l'essieu plus réduites afin de préserver l'état des routes. Un décret a été publié en ce sens, le 4 décembre dernier. Il semblait nécessaire d'examiner ce dossier au regard du contexte de la mise en oeuvre de la taxe poids lourds. En effet, sur ce point, la loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement a fixé le principe de la mise en place d'une écotaxe et de sa répercussion « par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises ». Le décret d'application publié le 4 mai 2012 par le précédent Gouvernement a généré des réserves de la part des professionnels du secteur. Le Gouvernement a donc souhaité poursuivre un travail d'écoute et de concertation avec les acteurs concernés. A l'issue de cette période de concertation, s'agissant de la répercussion sur les chargeurs, le ministre chargé des transports a décidé de mettre en place un mécanisme de majoration de plein droit du transport. Il s'agira d'une majoration forfaitaire obligatoire instaurée quelle que soit l'activité de transport, assise sur une base légale, avec un taux fixé par région. Un taux spécifique sera en outre prévu pour le transport interrégional. Cette majoration inclura les frais de gestion supportés par les entreprises de transport routier marchand. Ces taux seront fixés annuellement par affété. Un texte de loi précisant ce dispositif a été déposé le 4janvier2013 au Parlement et sera examiné au mois de février. Le Gouvernement a souhaité aboutir à un mécanisme de majoration clair et lisible, dans un contexte apaisé. La taxe s'appliquera en 2013 et concernera les poids lourds de plus de 3,5 tonnes empruntant le réseau routier national non payant. Le transport routier doit prendre toute sa place dans la réflexion menée actuellement sur les transports de demain et le report modal. Mais plutôt que de mettre en concurrence les différents modes de transport, il faut au contraire tirer parti des atouts de chacun dans son domaine de pertinence propre et les faire évoluer en complémentarité. Il n'y a pas toujours d'alternative à la route et le transport routier apporte par sa souplesse, sa capacité à desservir tout point du territoire, une contribution indéniable au développement économique et à l'aménagement du territoire. Mais par exemple, les ports, situés à l'interface de routes maritimes et de réseaux de transports multimodaux, ont un rôle essentiel à jouer. Les ports sont au coeur de la chaîne logistique d'approvisionnement des territoires. En collaboration avec les différents acteurs, ils peuvent mettre en place des offres de transport pertinentes répondant aux attentes des clients. L'objectif est bien d'organiser la chaîne logistique du premier au dernier kilomètre. Ainsi, afin de conserver une place de premier rang dans le commerce international, une feuille de route a été établie pour l'ensemble de notre système portuaire. Celui-ci doit contribuer au développement industriel et économique français. L'innovation passe aussi par le développement des autoroutes ferroviaires (Atlantique), des autoroutes de la mer et le soutien au transport combiné. Le transport de marchandises, qui représente 420 000 salariés, dans des entreprises en moyenne de moins de 20 salariés, est un facteur clé de notre compétitivité. Le Gouvernement est pleinement mobilisé pour soutenir le secteur dans le contexte économique actuel.

Données clés

Auteur : M. André Chassaigne

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/14/questions/QANR5L14QE8241

Circonscription : Puy-de-Dôme (5e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 8241
Rubrique : Transports
Ministère interrogé : Transports, mer et pêche
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 22 janvier 2013
Question publiée au JO le : 23 octobre 2012, page 5895
Réponse publiée au JO le : 5 février 2013, page 1379