



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question orale n° 467

Texte de la question

M. Jacques Lamblin appelle l'attention de M. le Premier ministre sur les distorsions de concurrence subies par les entreprises françaises en matière de circulation des poids-lourds de 44 tonnes au sein de l'Union européenne. Interpellé à diverses reprises par les interprofessions sur l'autorisation des véhicules de 44 tonnes à 5 essieux pour acheminer leurs produits pondéreux vers le Benelux ou l'Italie, le ministre des transports leur oppose invariablement la nécessaire révision préalable de la directive n° 96-53. Or cette procédure impose de longues négociations pendant lesquelles nos exportations sont pénalisées tandis que, confrontés au même problème, nos voisins du Benelux, contournant la difficulté, ont anticipé cette révision. Ils ont conclu entre eux des accords bilatéraux autorisant la circulation transfrontalière des poids-lourds de 44 tonnes en s'appuyant sur le principe de subsidiarité de la directive n° 96-53 qui stipule, qu'en l'absence d'une interdiction expresse d'un État membre, la circulation transfrontalière au-delà de 40 tonnes des véhicules de transport est autorisée dès lors que les spécifications techniques de chacun des États sont respectées. Aussi, face aux attermoissements du ministre des transports et pour mettre fin à la distorsion de concurrence qu'il impose à nos entrepreneurs, il lui demande dans quels délais le Gouvernement envisage de conclure de tels accords bilatéraux.

Texte de la réponse

CIRCULATION DES POIDS LOURDS DE 44 TONNES AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE

M. le président. La parole est à M. Jacques Lamblin, pour exposer sa question, n° 467, relative à la circulation des poids lourds de 44 tonnes au sein de l'Union européenne.

M. Jacques Lamblin. J'ai bien noté que c'est M. le ministre délégué chargé des transports qui doit apporter la réponse du Gouvernement à ma question, mais je préfère lire celle-ci telle qu'elle est libellée, c'est-à-dire s'adressant au Premier ministre.

J'appelle donc l'attention de M. le Premier ministre sur les distorsions de concurrence subies par les entreprises françaises en matière de circulation des poids lourds de 44 tonnes au sein de l'Union européenne. Interpellé à diverses reprises par les interprofessions sur l'autorisation des véhicules de 44 tonnes à cinq essieux d'acheminer leurs produits pondéreux vers le Benelux ou l'Italie, le ministre des transports leur oppose invariablement la nécessaire révision préalable de la directive no 96-53.

Or cette procédure impose de longues négociations pendant lesquelles nos exportations sont pénalisées. Confrontés au même problème, nos voisins du Benelux, contournant la difficulté, ont anticipé cette révision. Ils ont en effet conclu entre eux des accords bilatéraux autorisant la circulation transfrontalière des poids lourds de 44 tonnes, en s'appuyant sur le principe de subsidiarité de la directive no 96-53 qui prévoit qu'en l'absence d'une interdiction expresse d'un État membre, la circulation transfrontalière au-delà de 40 tonnes des véhicules de transport est autorisée dès lors que les spécifications techniques de chacun des États sont respectées.

Aussi, monsieur le Premier ministre, face aux attermolements de votre ministre des transports et pour mettre fin à la distorsion de concurrence qu'il impose à nos entrepreneurs, je vous demande dans quels délais le Gouvernement envisage de conclure de tels accords bilatéraux.

La mesure que je demande ne représente pas le moindre coût. Le blocage ne s'explique donc pas par des difficultés financières. Il faut sortir de cette situation absurde. Les 44 tonnes ont le droit de rouler en France, au Benelux et en Italie, mais ils ne peuvent passer la frontière entre la France et la Belgique, ni entre la France et l'Italie ! C'est absurde, je le répète. Il faut absolument corriger cela dans les plus brefs délais car nos entreprises souffrent d'une réelle distorsion de concurrence, qui peut représenter jusqu'à 10 % du prix de revient des produits pondéreux ainsi transportés.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Monsieur le député, c'est votre question que je vais corriger. En effet, s'il y a un bien un constat que j'ai pu dresser lorsque j'ai commencé à assumer mes responsabilités, c'est celui de l'inaction du gouvernement que vous avez soutenu en matière de lutte contre la concurrence déloyale dans le domaine du transport routier de marchandises. Vous le savez, et je peux l'illustrer abondamment. Qui s'est opposé à la libéralisation du cabotage, en novembre 2012, si ce n'est le gouvernement français, par ma voix, ce qui a amené la Commission à abandonner cette perspective ? Nous l'avons d'ailleurs fait peu après que vous avez engagé une politique de libéralisation. Pour reprendre les chiffres de la fédération nationale des transports routiers, de 2007 à 2012, l'activité du transport routier de marchandises a enregistré une baisse de 21 % : c'est votre bilan, celui du gouvernement que vous avez soutenu.

Qui s'est engagé pour mener un plan contre le *dumping*, la sous-traitance déloyale et la concurrence déloyale, si ce n'est le gouvernement actuel ? Qui a mis en œuvre la lutte contre le travail illégal ? Qui s'est battu, de la même façon, pour que le transport soit concerné par la directive détachement ? Qui a invité l'ensemble des partenaires européens à participer à une table ronde en avril prochain, co-organisée par la France et la présidence grecque du Conseil des ministres, si ce n'est votre serviteur que vous interpellez de la sorte ?

Aussi, sur ce point, je ne vous laisserai absolument pas, pas une seconde, m'intenter un procès en inaction, parce que vous savez que si inaction il y a eu, c'était sous un gouvernement que vous avez soutenu.

Pour ce qui est de la réglementation des 44 tonnes, vous savez qu'elle résulte d'un décret que j'ai pris. Je connais la difficulté du transport transfrontalier. Vous n'êtes pas sans connaître, vous y avez d'ailleurs fait référence, l'existence de cette directive de 1996 aux termes de laquelle le poids maximal autorisé des véhicules est limité à 40 tonnes dans le cadre du transport international. La spécificité du Benelux tient au fait qu'il est régi par un traité spécifique, le transport en son sein étant assimilé à du transport national.

Cela ne règle pas le fond de la question, et vous avez raison de souligner cette distorsion, qui doit être surmontée. Un certain nombre d'initiatives ont d'ores et déjà été prises. Il appartiendra à la Commission de régler ce problème. Nous ne sommes pas inactifs en la matière, qu'il s'agisse de la région transfrontalière franco-italienne ou du Benelux. S'agissant de cette question du tonnage, la même réglementation doit être applicable à l'ensemble des transporteurs. Tel est notre objectif. Pour le reste, jamais la France n'a mené une politique aussi audacieuse pour garantir le caractère loyal de la concurrence.

M. le président. La parole est à M. Jacques Lamblin.

M. Jacques Lamblin. Monsieur le ministre, je ne m'en prenais pas à votre action globale. Je parlais d'attermolements uniquement à propos de cette question des 44 tonnes. Je prends bonne note de votre détermination, mais seul le résultat comptera, monsieur le ministre !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Bien sûr !

Données clés

Auteur : [M. Jacques Lamblin](#)

Circonscription : Meurthe-et-Moselle (4^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 467

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Premier ministre

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [21 janvier 2014](#), page 540

Réponse publiée au JO le : [29 janvier 2014](#), page 1033

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [21 janvier 2014](#)