



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Emploi et activité

Question écrite n° 2075

Texte de la question

M Louis Mexandeau attire l'attention de M le ministre des transports et de la mer sur la situation économique particulièrement délicate de nombreux petits transporteurs français, notamment depuis la libération des prix de 1986. Cette libération devait s'accompagner de la suppression de la TRO ; or celle-ci serait finalement maintenue jusqu'en 1989. Dans la pratique, un petit nombre d'entreprises (les plus importantes, multinationales pour l'essentiel) se comportent comme si cette suppression était déjà effective, n'encourant que peu de risques en raison de l'absence de contrôle des prix. C'est ainsi que les petites entreprises (composées de 1 à 5 camions), qui sont au nombre de 29 000 en France, supportent de plus en plus difficilement cette concurrence. En effet, lorsque cette TRO était appliquée, elles étaient protégées et l'équivalent d'un salaire minimum garanti leur était octroyé. Aujourd'hui, deux ans après la libération des prix, des grosses entreprises emportent certains marchés avec des remises allant jusqu'à 50 p 100 du prix de 1986. Le nombre des faillites a ainsi augmenté de 37 p 100 entre 1986 et 1987. Devant cette situation dramatique, les petits transporteurs s'interrogent et vous demandent quelles mesures vous comptez prendre pour enrayer le rapide déclin de cette profession.

Texte de la réponse

Reponse. - Au cours de l'année 1987, le trafic exécuté par les entreprises de transport routier de marchandises a augmenté de 10 p 100, et l'excédent brut d'exploitation des entreprises s'est élevé à 11,5 millions de francs progressant de 1,5 p 100 par rapport à 1986. Un solde net de plus de 600 créations d'entreprises de transport a été enregistré, 9 000 emplois ont été créés dans ce secteur en 1987 et au cours des deux dernières années l'effectif salarié du secteur s'est accru de 10 p 100. Depuis la fin de 1986, une baisse sensible des prix qui apparaît avoir été enrayée au 3^e trimestre 1988 a été enregistrée. Cette baisse a été due pour partie à l'arrêt des contrôles exercés par les organismes professionnels sur l'application de la tarification routière obligatoire (TRO), mais aussi à l'évolution du prix de revient qui apparaît à peu près stable depuis 1985, compte tenu de l'importante réduction de la part des dépenses du gazole dans les coûts d'exploitation, ainsi qu'à des progrès de productivité. Les transports routiers assujettis à la tarification routière obligatoire représentent environ 20 p 100 du trafic routier et concernent les envois de plus de 3 tonnes de marchandises générales à plus de 200 kilomètres - ou de 150 kilomètres sur certaines relations. Pour les 80 p 100 restant du trafic, le régime de la liberté des prix était déjà la règle des avant l'intervention de l'ordonnance du 1^{er} décembre 1986 relative à la liberté des prix. L'intervention de cette ordonnance eut du conduire à l'abandon de tout système tarifaire dans les transports routiers de marchandises. Les dispositions spécifiques prises dans son article 58 ont toutefois préservé la possibilité dérogatoire d'établir des tarifications de référence à caractère indicatif, pour les transports soumis à la TRO. Une application limitée en est faite, depuis le 15 avril 1987 à certaines marchandises antérieurement placées sous le régime de la TRO, et le tarif de référence doit s'appliquer, à partir du 1^{er} janvier 1989 à la totalité des transports qui restaient soumis à la TRO. Sans faire obstacle à une libre négociation des prix entre transporteurs et chargeurs, le système de tarification de référence est destiné à fournir aux entreprises une information sur les prix qu'elles peuvent pratiquer et qui assurent, dans des conditions de compétitivité et de rentabilité normales de l'entreprise, une rémunération correcte du transport. Il doit permettre aux entreprises

françaises d'aborder, dans des conditions de compétitivité satisfaisante, la réalisation du marché unique des transports qui se mettront en place dans les prochaines années. Il doit ainsi constituer un guide pour les petites et moyennes entreprises de transport auxquelles il est particulièrement destiné, et permettre par son existence et son perfectionnement, à celles-ci de mieux maîtriser leur gestion. La publication au début de 1988 de contrats type permet d'autre part, aux transporteurs et tout particulièrement aux petites entreprises de disposer d'importantes garanties juridiques dans la passation et l'exécution de leurs contrats.

Données clés

Auteur : [M. Mexandeau Louis](#)

Circonscription : - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2075

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports routiers et fluviaux

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 septembre 1988, page 2456