



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Transports routiers

Question écrite n° 6493

Texte de la question

M Andre Thien Ah Koon appelle l'attention de M le ministre des transports et de la mer sur les regles en vigueur qui regissent le transport des marchandises sur routes et autoroutes entre les pays membres de la Communauté économique européenne. Le système des « licences bilatérales » a pour inconvénient majeur de contraindre un transporteur à ne prendre aucun chargement à partir du pays où la livraison a été effectuée ni dans aucun autre pays sur le trajet de retour. Même si cette règle est assouplie dans le cas particulier où le transport est assuré par une société pour son propre compte, l'application de ces dispositions conduit en définitive à alourdir les frais de transport payés par les clients et de nature à compromettre, ainsi, les efforts entrepris par ailleurs afin d'améliorer la compétitivité dans un secteur d'activité fortement concurrentiel. Il lui demande, ainsi, quelle mesure il envisage prendre pour que cette situation soit améliorée tout en veillant à préserver les intérêts des divers protagonistes.

Texte de la réponse

Reponse. - Les transports routiers internationaux de marchandises entre la France et les autres États membres de la CEE s'effectuent sur les bases suivantes : différentes catégories de transport dénommées « transports libéralisés » et notamment les transports pour compte propre ainsi que les transports internationaux à courte distance s'effectuent sans qu'il soit nécessaire pour le transporteur de disposer d'autorisations internationales de transport. Bien qu'ils soient difficiles à mesurer statistiquement, ces transports représentent une fraction substantielle du trafic total. Les autres transports internationaux restent soumis à un régime contingenté d'autorisations internationales soit bilatérales, soit communautaires (autorisations CEE et autorisations CEMT). Les autorisations communautaires créées, en 1969, et les autorisations CEMT permettent à leurs titulaires d'exécuter les transports internationaux de leur choix entre les États membres. Ainsi un transporteur français peut-il exécuter un transport international entre l'Italie et la République fédérale d'Allemagne. Depuis 1985, le nombre de ces autorisations est en voie d'augmentation sensible et la France dispose en 1989 de 2 826 autorisations annuelles de ce type. Le développement de ces autorisations doit se poursuivre dans les prochaines années, celles-ci devant en 1993 être en nombre suffisant pour que des relations de trafic entre États membres soient entièrement décontingentées. Les autorisations bilatérales, qui sont aujourd'hui encore les plus nombreuses, ne permettent en revanche à leurs titulaires que l'exécution de transports internationaux entre les États qu'elles désignent. Les accords bilatéraux passés entre la France et les autres États en ont toutefois progressivement assoupli l'utilisation : outre la possibilité générale d'effectuer les prestations de transport à destination et en retour, elles permettent à un transporteur qui n'a pas trouvé de fret de retour dans un pays de destination et qui rentre à vide, de recharger dans les pays transités ; elles autorisent également dans certaines conditions des transports dits triangulaires. Différentes dispositions techniques ont de surplus été prises pour éliminer les contraintes que ce régime faisait peser sur l'organisation des trafics. Le contingentement étroit qui prévalait dans ce domaine a été également très sensiblement atténué à l'exception d'une ou deux destinations particulières où ce contingentement est encore strictement appliqué par le pays partenaire. Il s'ensuit que, si le régime des transports internationaux, en vigueur entre les États membres n'assure pas

encore, comme le demande la Commission des communautés économiques, une absence totale de discrimination entre transporteurs de la Communauté, à raison de leur nationalité, la situation actuelle répond déjà très largement aux préoccupations de productivité et de compétitivité des entreprises évoquées par l'honorable parlementaire. Ce contexte concurrentiel, qui caractérise le transport international routier et qui avait en son temps conduit à organiser, sous une forme contingente, le régime d'exécution des transports routiers internationaux, rend en revanche nécessaire l'adoption, sur le plan communautaire, de mesures destinées à organiser et à harmoniser les conditions de concurrence entre les États membres.

Données clés

Auteur : [M. Thien Ah Koon Andr•](#)

Circonscription : - Non-Inscrit

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 6493

Rubrique : Politiques communautaires

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports routiers et fluviaux

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 décembre 1988, page 3527