



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 9ème législature

### Transports routiers

Question écrite n° 6662

#### Texte de la question

M Roger Mas appelle l'attention de M le secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, sur les difficultés que rencontrent les transporteurs routiers en matière d'octroi de licence de transports. Il lui expose que dans les départements frontaliers, tout particulièrement, de nombreuses entreprises locales sont pénalisées par une réglementation très restrictive et des délais d'instruction particulièrement longs pour accéder au secteur international. L'achèvement du grand marché européen entraînera sous peu la libération du secteur des transports. Afin de sauvegarder les chances des transporteurs français, il lui demande de bien vouloir lui préciser l'échéancier d'adaptation de la réglementation nationale qu'il entend adopter.

#### Texte de la réponse

Reponse. - En vertu des dispositions réglementaires en vigueur en France, toute entreprise de transport routier de marchandises, ayant satisfait aux conditions d'accès à la profession et régulièrement inscrite au registre des transporteurs, a le droit d'exercer directement, sans exigence complémentaire, une activité de transport routier international. Il est à noter que cette faculté n'existe pas dans tous les États européens, dont certains imposent, par exemple, de satisfaire des conditions d'ancienneté et de capacité spécifique. L'accès des transporteurs routiers nationaux aux trafics routiers internationaux s'effectue, par ailleurs, sur les bases bilatérales et communautaires suivantes : différentes catégories de trafics, dénommées « trafics libéralisés » et qui comprennent notamment les transports pour compte propre et les transports internationaux à courte distance (transports frontaliers), s'effectuent sans qu'il soit nécessaire pour l'opérateur de disposer d'autorisations de transport. Bien qu'il soit difficile de disposer de statistiques précises, ces derniers trafics représentent une fraction substantielle des transports internationaux, notamment dans les régions frontalières. Les autres transports internationaux restent en revanche soumis à un régime contingenté d'autorisations internationales dont le volume est convenu et ajusté régulièrement, soit bilatéralement, soit multilatéralement (autorisations CEE ou autorisations CEMT). Les orientations adoptées par la Communauté en matière de politique des transports routiers internationaux et de facilitation des passages de frontières depuis 1985 ont conduit la France : à marquer, au sein du Conseil des ministres de la CEE, son accord sur une augmentation substantielle et continue du nombre des autorisations communautaires, qui conduira d'ici à 1993 à la levée des restrictions quantitatives et touchant à la nationalité des transporteurs ressortissants de la CEE dans l'exécution des trafics internationaux routiers ; à simplifier, depuis plusieurs années déjà, les régimes bilatéraux, contingents et à en assurer, en accord avec les autorités compétentes des États concernés, une évolution correspondant au développement des trafics internationaux routiers. Ce dernier objectif, également destiné à réduire les délais et les formalités imposées aux transporteurs nationaux qui sollicitent des autorisations internationales auprès des directions régionales de l'équipement, a été généralement atteint à l'exception des relations avec un ou deux pays qui maintiennent une politique contingentaire stricte. Dans ces cas, il a été nécessaire d'assurer une gestion rigoureuse des titres de transports internationaux délivrés aux transporteurs routiers pour assurer la plus grande efficacité du contingent disponible. Les difficultés rencontrées à cet égard devraient toutefois s'estomper

des 1989, pour aboutir, comme le Conseil des ministres de la CEE en est convenu, a une complete liberalisation des trafics internationaux routiers et a leur execution sans discrimination relative a la nationalite des transporteurs ressortissants de la CEE d'ici a 1993. Les autorites francaises sont naturellement tres attentives a ce que la liberalisation du transport routier international, qui s'effectue dans un contexte de vive concurrence internationale, soit accompagnee par l'adoption concomitante de mesures d'harmonisation technique, fiscale ou sociale garantissant une concurrence loyale entre transporteurs de la Communaute.

## Données clés

**Auteur :** [M. Mas Roger](#)

**Circonscription :** - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 6662

**Rubrique :** Politiques communautaires

**Ministère interrogé :** transports routiers et fluviaux

**Ministère attributaire :** transports routiers et fluviaux

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 12 décembre 1988, page 3609