

14ème législature

Question N° : 12176	De M. Maurice Leroy (Union des démocrates et indépendants - Loir-et-Cher)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > entreprises	Analyse > revendications.
Question publiée au JO le : 27/11/2012 Réponse publiée au JO le : 12/03/2013 page : 2905		

Texte de la question

M. Maurice Leroy 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 cabotage routier et ses conséquences sur le tissu des TPE et PME françaises. Le développement du cabotage routier depuis 1998, date de sa libéralisation, a accru les distorsions de concurrence entre les transporteurs de l'Union au détriment des entreprises françaises. Or le commissaire européen aux transports a reçu un rapport le 19 juin 2012 dans lequel les auteurs suggèrent des pistes pour accentuer une ouverture du marché graduelle et flexible, notamment l'autorisation du cabotage illimité pendant quatre jours. Cette nouvelle libéralisation du cabotage risque de fragiliser plus encore les entreprises françaises de transport de marchandises qui doivent faire face à un différentiel des coûts du travail qui ne cesse de s'aggraver avec les pays membres de l'Union européenne. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer si le Gouvernement compte encadrer strictement le cabotage afin de soutenir cette filière professionnelle.

Texte de la réponse

La Commission européenne a confié, en septembre 2011, à un groupe d'experts la mission de lui présenter des propositions tendant à accentuer l'ouverture du marché international du transport routier de marchandises après 2014. Le rapport de ce groupe, dit rapport « Bayliss », a été remis en juin 2012 et devrait nourrir la réflexion de la Commission. La France a adressé, début novembre 2012, une note de position sur ce rapport. Le Gouvernement français a ainsi fait savoir à la Commission que toute nouvelle étape d'ouverture du marché est prématurée, tant que subsistent les disparités constatées aujourd'hui dans la mise en oeuvre et le contrôle des différentes réglementations applicables à ce secteur. La réglementation européenne en vigueur (règlement CE n° 1072/2009) prévoit que l'harmonisation du marché, sous tous ses aspects, est le préalable à toute évolution du régime du cabotage. La France considère que franchir une nouvelle étape dans la libéralisation du marché serait de nature à accentuer les déséquilibres existants et ne serait pas acceptable au regard des principes du droit européen. La position du Gouvernement, telle qu'elle s'exprime à l'égard de la Commission européenne, mais également à l'égard des autres États membres, consiste à recommander de faire porter les efforts sur la mise en oeuvre homogène de la réglementation existante dans tous les domaines où des phénomènes de concurrence déloyale peuvent exister (accès à la profession de transporteur routier, réglementation sociale, poids et dimensions, politiques de contrôle et de sanctions à l'égard des contrevenants). Il convient enfin d'ajouter que cette position du Gouvernement ne vise pas seulement à préserver les transporteurs français d'une concurrence déloyale, mais aussi à garantir des conditions d'exercice de la profession de conducteur routier plus dignes au sein de l'Union qui, aux termes de l'article 3.3 du traité sur l'Union européenne, a pour objectif « d'oeuvrer notamment pour le développement durable de l'Europe fondé sur une croissance économique équilibrée et la stabilité des prix, une économie sociale de marché hautement



compétitive, qui tend au plein emploi et au progrès social ». Pour atteindre cet objectif fixé par le traité, il faut que soient appliquées par les États membres les conditions de travail et d'emploi prévues par l'article 3 de la directive 96/71/CE sur le détachement dans le cadre d'une prestation de services et notamment le taux de salaire minimal, seul instrument de lutte contre le dumping social et l'expatriation massive de conducteurs qu'il n'est pas admissible de voir réduits à la condition de travailleurs précaires sur les routes européennes.