

14ème législature

Question N° : 12859	De Mme Marietta Karamanli (Socialiste, républicain et citoyen - Sarthe)	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 : 04/12/2012 Réponse publiée au JO le : 19/03/2013 page : 3102		

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli 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 les préoccupations et propositions des entreprises du transport routier. Parmi leurs préoccupations et demandes, figurent notamment l'allègement du coût du travail par le transfert d'une partie des charges sociales vers la fiscalité spécifique du transport routier et l'encadrement de ce qui est dénommé le cabotage c'est-à-dire l'ouverture des transports intérieurs à des entreprises non établies sur le territoire national. Elle souhaite connaître la position du Gouvernement sur ces questions et les initiatives qu'entend prendre celui-ci en vue de concilier les préoccupations économiques exprimées, les attentes des salariés du secteur et les objectifs du développement durable en particulier la diminution des gaz polluants.

Texte de la réponse

Le transport de marchandises, secteur-clé de l'économie, est, en France, effectué majoritairement par la route, qui reste le mode de transport dominant. Conscient des difficultés rencontrées par les transporteurs routiers, le Gouvernement a à coeur, dans le contexte économique actuel, de soutenir et d'accompagner le pavillon français. Le Gouvernement entend les besoins de la profession d'alléger les cotisations sociales. Aussi cette question est traitée dans le cadre des travaux entrepris pour améliorer la compétitivité des entreprises françaises. Suite à la remise de son rapport par M. Louis Gallois, le Gouvernement a pris un certain nombre de mesures concrètes afin de renforcer la compétitivité des entreprises nationales. La mise en place d'un crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi bénéficiera tout particulièrement aux entreprises du transport, soumises à une concurrence internationale très vive. Concernant le cabotage et la pression exercée par les pavillons étrangers sur les entreprises françaises, le Gouvernement veille à une application stricte de la réglementation existante. C'est pourquoi des directives ont été données à l'ensemble des services ministériels qui ont autorité sur l'exercice des contrôles pour mettre en oeuvre tous les moyens relevant de leur compétence. Cette situation concurrentielle défavorable tient à ce que les réglementations sociales et les coûts salariaux sont très disparates à l'échelle européenne. A cet égard, les dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 qui précisent les règles en matière de cabotage pour le transport routier de marchandises, subordonnent l'ouverture accrue de ce marché à son harmonisation préalable au sein de l'Union. Cette harmonisation n'a pas été réalisée, jusqu'à maintenant, d'une manière suffisante et il appartient à la Commission européenne d'apporter des éléments probants permettant d'envisager, à terme, une ouverture de ce marché. En attente de ces éléments, cette ouverture est prématurée. Le Gouvernement estime en revanche qu'il serait d'une meilleure politique de faire porter les efforts, au niveau de l'Union, sur la mise en oeuvre harmonisée des nombreuses règles adoptées ces dernières



années (accès à la profession de transporteur routier, accès au marché, poids et dimensions) et le développement de pratiques partagées par l'ensemble des Etats membres en matière de contrôle et de sanctions. Ces axes de travail constituent en réalité le principal vecteur de l'harmonisation du marché du transport routier de marchandises au sein de l'Union, préalable indispensable à l'examen des modalités d'une éventuelle libéralisation accrue des marchés. Toute nouvelle étape d'ouverture du cabotage ne sera donc pas acceptable à défaut d'une harmonisation préalable des conditions sociales d'exercice de la profession. Le Gouvernement a ainsi transmis cette position officiellement à la Commission européenne, le 5 novembre dernier. Par ailleurs, la réduction de l'impact environnemental du transport routier de marchandises est un enjeu fort, nécessaire à la transition écologique et énergétique. Des efforts sont réalisés par les professionnels pour réduire les nuisances environnementales engendrées par leurs activités. Les transporteurs sont d'autant plus impliqués dans la prise en compte des impacts environnementaux que la réduction des émissions de gaz à effet de serre va de pair avec une diminution du poste carburant dans leurs coûts. Une démarche d'engagement volontaire à destination des transporteurs (la charte « Objectif CO2 les transporteurs s'engagent ») a été ainsi initiée par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et le ministère chargé des transports, de la mer et de la pêche. Ce dispositif vise à réduire les émissions de CO2. Fin 2012, près de 700 professionnels du transport routier s'étaient engagés dans cette démarche. Par ailleurs, afin d'améliorer l'empreinte environnementale du secteur, l'affichage CO2 a été rendu obligatoire pour les prestations de transport par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement. Afin de faciliter l'appropriation du dispositif par les entreprises, la date de mise en oeuvre est fixée au 1er octobre 2013. L'ensemble de ces dispositifs s'inscrit dans une politique de développement de l'éco-citoyenneté visant à sensibiliser à la fois les transporteurs et leurs clients. Le transport routier doit prendre toute sa place dans la réflexion menée actuellement sur les transports de demain et le report modal. Mais plutôt que de mettre en concurrence les différents modes de transport, il convient au contraire de tirer parti des atouts de chacun dans son domaine de pertinence propre et de les faire évoluer en complémentarité. Il n'y a pas toujours d'alternative à la route et le transport routier apporte par sa souplesse, sa capacité à desservir tout point du territoire, une contribution indéniable au développement économique et à l'aménagement du territoire.