



14ème législature

Question N° : 79217	De M. Patrice Carvalho (Gauche démocrate et républicaine - Oise)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > tarifs	Analyse > emplois et activité. perspectives.
Question publiée au JO le : 05/05/2015 Réponse publiée au JO le : 21/07/2015 page : 5626		

Texte de la question

M. Patrice Carvalho attire l'attention de M. le secrétaire d'État, 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 la situation dans le secteur de la logistique et du transport. Le mois d'avril s'achève avec la liquidation de l'entreprise Mory Global et le licenciement de ses 2 150 salariés, au terme d'un feuilleton à rebondissements, qui s'était déjà soldé, en 2014, par la suppression de 2 800 emplois et demeure marquée par la gestion douteuse du repreneur Arcole Industries censé redresser l'activité avec l'aide de fonds publics mais qui n'en a rien fait. Par ailleurs, le groupe Gefco, ancienne filiale de PSA Peugeot Citroën, passé en 2012 sous le pavillon des chemins de fer russes (RZD) et qui emploie 4 000 salariés, annonce la suppression de 500 postes. Nous apprenons, à présent, que Norbert Dentressangle, le numéro deux national du transport, est cédé à la société américaine XPO Logistics. Le groupe français compte 42 350 salariés dans une vingtaine de pays et a réalisé un chiffre d'affaires de 4,7 milliards d'euros en 2014. Le transporteur américain (10 000 salariés et 2,4 milliards de dollars de chiffre d'affaires) réalise une juteuse opération en prenant le contrôle du géant français, bien plus important que lui, et s'ouvre ainsi les portes du marché européen, dont il était totalement absent. Il certifie qu'il ne procédera à aucun licenciement au cours des dix-huit prochains mois, ce qui laisse à penser qu'à l'issue de ce laps de temps, un plan social interviendra. La disparition de ces entreprises françaises et l'hécatombe sociale qui l'accompagne nous interpellent. Ce secteur d'activité est sans doute l'un de ceux qui est le plus exposé à la concurrence et au dumping social, comme en a d'ailleurs témoigné la mobilisation massive des salariés du transport routier, en début d'année, soumis à de bas salaires et qui se sont heurtés au refus catégorique du patronat de la branche de les revaloriser. Il souhaite savoir quelles initiatives il compte prendre afin de préserver ce secteur et ses emplois, ce qui suppose des dispositions relatives aux conditions d'accès des transporteurs étrangers à notre réseau routier et des mesures de lutte, à l'échelle européenne, contre le dumping social.

Texte de la réponse

Le secteur du transport et de la logistique doit faire face à une période difficile qui peut s'expliquer par plusieurs facteurs. Il est tout d'abord particulièrement affecté par la conjoncture économique actuelle. Dans ce contexte, il est soumis à une concurrence très vive, aux dimensions européennes, qui contribue à tirer les prix vers le bas et incite des entreprises à réduire leurs coûts notamment sociaux. Les entreprises du secteur sont ainsi de plus en plus exposées à une concurrence déloyale par substitution aux conducteurs nationaux de conducteurs à moindre coût social. Tous ces phénomènes pèsent sur l'emploi dans le secteur du transport et la lutte contre la concurrence déloyale sous toutes ses formes est une préoccupation du Gouvernement. Par la loi n° 2014-790 du 10 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale, la France a ainsi instauré dans son droit national, de manière volontariste, des mesures importantes visant à faire respecter les droits des travailleurs en situation de détachement.

La problématique du transport routier a été particulièrement prise en compte dans cette loi. D'une part, la répression, par la création d'une infraction de niveau délictuel, des organisations du travail amenant le conducteur à prendre son repos hebdomadaire normal dans la cabine de son véhicule permettra de lutter contre les pratiques consistant à mobiliser, durant des cycles de travail de plusieurs semaines, des conducteurs provenant d'États où le coût du travail est inférieur. La loi pénalise aussi la rémunération des conducteurs au kilomètre parcouru ou au volume de marchandises transportées. D'autre part, pour assurer des conditions de concurrence équitable aux entreprises de transport routier, la loi soumet les véhicules de moins de 3,5 tonnes aux règles encadrant le cabotage routier. En outre, le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, en cours de discussion, vise à rendre plus efficace l'application des règles du détachement au secteur des transports terrestres. Il prévoit en effet d'adapter les modalités d'application du droit du détachement à la spécificité des salariés de ce secteur, qui peuvent être détachés sur le territoire national pour des durées à la fois courtes et fréquentes, notamment lors d'opérations de cabotage. La préoccupation du Gouvernement en matière de lutte contre le dumping social et de régulation du secteur du transport a également été portée au niveau européen. Paris a accueilli au printemps 2014, la première conférence européenne dédiée au transport routier de marchandises. L'événement qui réunissait des ministres européens des transports, des parlementaires européens et français, des représentants de la Commission et les partenaires sociaux a permis d'aborder concrètement les enjeux du secteur, à partir de deux axes que sont le contrôle et les conditions de travail des conducteurs. Suite à cette conférence européenne, sous l'influence des autorités françaises, un courrier signé par onze ministres européens des transports a été remis à la Commission en juin 2014. Cette déclaration commune a réaffirmé le caractère prématuré de toute ouverture accrue du marché et de toute libéralisation supplémentaire du cabotage, tant que les facteurs principaux contribuant au déséquilibre actuel du marché, tels que la concurrence déloyale en matière sociale ainsi que l'application hétérogène de la réglementation européenne par les autorités nationales, n'auraient pas fait l'objet d'améliorations substantielles. Dans le prolongement des initiatives françaises mais aussi de celles de la Belgique et de l'Allemagne, La France souhaite que la nouvelle commission se dote d'un agenda social ambitieux. Elle est fermement résolue à peser dans les futurs débats européens pour renforcer l'efficacité des contrôles et oeuvrer à une meilleure articulation entre les réglementations relatives au droit social et au droit des transports afin d'aller dans le sens d'un renforcement de l'harmonisation sociale entre États-membres.