



15ème législature

Question N° : 22383	De Mme Célia de Lavergne (La République en Marche - Drôme)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > Véhicules de transport de marchandises légers	Analyse > Véhicules de transport de marchandises légers.
Question publiée au JO le : 06/08/2019 Réponse publiée au JO le : 27/10/2020 page : 7579 Date de changement d'attribution : 07/07/2020		

Texte de la question

Mme Célia de Lavergne attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur les conséquences de l'émergence de véhicules de transports de moins de 3,5 tonnes pour assurer le transport de marchandises. D'une part, les transporteurs peuvent être amenés à privilégier la multiplication des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes, car la réglementation est perçue comme moins contraignante, alors même que cette situation pose des questions de sécurité, de protection sociale et de pollution atmosphérique et de distorsion de concurrence. Dans le cadre des conclusions de sa mission, confiée par le Premier ministre sur la régulation des véhicules utilitaires légers (VUL) et présenté le 18 avril 2019, M. le député Damien Pichereau indiquait qu'« entre 2014 et 2017, on a pu observer une augmentation moyenne de près de 10 % de la présence des VUL d'entreprises non établies en France, alors même que le trafic des VUL français a baissé de 5,4 % ». Cette émergence doit être accompagnée par la mise en place d'une réglementation adaptée qui permette d'encadrer et de réguler ces véhicules, et d'autre part de mieux contrôler les véhicules immatriculés à l'étranger. La concurrence entre deux types de véhicules repose sur une lacune dans la réglementation sociale applicable à la conduite des deux familles de véhicules pendant les temps de conduite et de repos. Le règlement européen n° 561/2006/CE définit le nombre maximal d'heures de travail des conducteurs et les périodes de repos qu'ils sont tenus de respecter. Toutefois, conformément à l'article 1er du règlement, ces règles ne s'appliquent qu'aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, et non aux véhicules utilitaires légers, même si les États membres ont la possibilité d'introduire des dispositions spécifiques. Par conséquent, les règles relatives aux poids légers diffèrent de celles des poids lourds et selon le pays dans lequel un véhicule est immatriculé. Dans le but d'assurer un partage équitable de la route, elle souhaiterait connaître les pistes de travail qu'elle envisage pour encadrer davantage l'émergence de ces véhicules, tant sur le plan sécuritaire que sur le plan concurrentiel, et mettre en place une réglementation permettant un contrôle plus effectif des véhicules immatriculés à l'étranger.

Texte de la réponse

Depuis 1998, la France dispose d'une réglementation spécifique pour les véhicules utilitaires légers (VUL) exploités par des entreprises de transport françaises. L'utilisation de VUL en transport routier public de marchandises est soumise à des conditions d'exercice de la profession de transporteur routier comme pour les véhicules lourds. Ces mesures ne s'appliquent qu'aux entreprises établies en France. Les exploitants de VUL établis dans un autre Etat membre sont toutefois soumis aux règles européennes de cabotage. Le développement de l'usage



des VUL à des fins de contournement de la réglementation plus contraignante sur les poids lourds, a été souligné par les autorités françaises dès les travaux préparatoires à la révision des textes européens constituant le Paquet mobilité I. Des dispositions visant à mieux encadrer les entreprises exploitant ces véhicules ont ainsi été introduites dès le début des discussions sur le Paquet Mobilité. Au cours des négociations, la France s'est fortement mobilisée en faveur de telles mesures notamment à la suite du rapport du député Damien Pichereau qui a démontré l'ampleur de ce phénomène en France et ses conséquences négatives sur les conditions de travail, la sécurité routière et l'environnement. Les négociations se poursuivent avec des avancées majeures soutenues par la France. Ainsi, sous réserve de l'approbation finale des textes attendue mi-2020, à l'échelle de l'ensemble de l'Union européenne, les entreprises exploitant des VUL à partir de 2,5 tonnes seraient, d'ici 5 ans, soumises à des règles d'accès à la profession de transporteur adaptées mais similaires à celles en vigueur pour les exploitants de poids lourds. Les autorisations d'exercer la profession qui leur seront attribuées permettront, en outre, un meilleur contrôle de ces entreprises. Elles figureront dans les registres nationaux ainsi que le numéro des plaques d'immatriculation des véhicules qu'elles utilisent. La réglementation sur les temps de conduite et de repos s'appliquera aux conducteurs de ces véhicules qui devront être équipés de tachygraphes intelligents. Lorsqu'elles opéreront à l'international, ces entreprises seront par ailleurs soumises aux autres règles du Paquet mobilité qui visent à rééquilibrer les conditions de concurrence telles que le retour du véhicule dans le pays d'établissement toutes les 8 semaines, l'application d'une période de carence de 4 jours entre deux périodes de cabotage, l'application des règles du détachement. Enfin, au niveau national, une disposition pour améliorer les conditions de travail des conducteurs de VUL a été adoptée à l'article 102 de la loi d'orientation des mobilités. Celle-ci prévoit l'interdiction pour les conducteurs de prendre leur repos dans les VUL, leur employeur devant leur accorder des conditions d'hébergement décentes. Cette mesure entrera en vigueur en 2020. S'agissant de règles d'hygiène et de sécurité au travail, elles s'appliqueront indifféremment aux salariés des entreprises françaises ou étrangères. L'ensemble de ces mesures renforcera significativement les règles et améliorera les capacités de contrôle dans l'objectif de limiter progressivement le recours inadapté aux VUL, notamment pour les trajets sur de longues distances.