



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>7454</b>	<b>De M. Frédéric Boccaletti ( Rassemblement National - Var )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Transition écologique et cohésion des territoires		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Transports
<b>Rubrique &gt;</b> transports routiers	<b>Tête d'analyse &gt;</b> Difficultés dans le secteur du transport routier de marchandises	<b>Analyse &gt;</b> Difficultés dans le secteur du transport routier de marchandises.
Question publiée au JO le : <b>18/04/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/07/2023</b> page : <b>6590</b> Date de changement d'attribution : <b>25/04/2023</b>		

### Texte de la question

M. Frédéric Boccaletti interpelle M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires au sujet des sociétés de transport routier de marchandises. Avec près de 53 milliards d'euros de chiffre d'affaires et près de 58 000 entreprises en France en 2020, le transport routier de marchandises est un secteur non négligeable pour l'économie française. Cependant, le secteur souffre de plusieurs affres, au premier rang desquels, le prix des prestations, souvent anormalement bas. Effectivement, les donneurs d'ordre imposent des tarifs aux transporteurs qui ne permettent pas de couvrir l'intégralité des coûts de reviens d'une prestation et ce en toutes impunités. ( Cf. codes des transports / livre II : le transport routier de marchandises articles L. 3211-1 à L. 3264-4.) Cela signifie que la plupart du temps, les transporteurs travaillent à perte, compromettant à court terme, leur survie économique. Malgré des signalements effectués auprès de la DGCCRF, il semble que les contrôles et sanctions soient rares, voire inexistantes. De plus, les opérations de cabotage, règlementées en France, ne font pas l'objet de suffisamment de contrôles ni de sanction, le cas échéant. Les entreprises de transport routier de marchandises se retrouvent donc dans une situation de concurrence déloyale qui a pour effet de peser à la baisse sur leur activité économique ainsi que sur leur rémunération. Enfin, certains acheteurs de prestations de transport routier de marchandises incluent dans leurs tarifs de revente l'indexation carburant, sans pour autant la répercuter en totalité au prestataire, le transporteur, objectif initial de la mesure d'indexation. Cela signifie que les mesures de soutien aux sociétés de transport routier ne leur parviennent pas dans leur intégralité. Dès lors, M. le député souhaite se faire communiquer de la part de M. le ministre les mesures qui seront mises en place pour lutter contre les difficultés rappelées plus haut.

### Texte de la réponse

Les entreprises de transport routier évoluent dans un marché européen qui connaît des conditions de concurrence vives. La préservation du pavillon français constitue un enjeu stratégique de souveraineté pour répondre à la fois aux besoins des populations et de l'économie. Ainsi, la préservation de conditions permettant une concurrence équilibrée entre transporteurs européens fait partie des priorités du Gouvernement depuis plusieurs années. Le cadre européen de régulation du transport routier, mis en place de longue date a dans cette logique et sous l'impulsion forte de la France, été récemment renforcé. Cet ensemble de textes européens adopté en 2020 et qui entre en vigueur progressivement, a permis des avancées substantielles en matière sociale, d'accès à la profession et

au marché ainsi que des conditions d'exercice des professions du transport routier, notamment en matière de cabotage et de détachement : retour régulier du véhicule dans le pays d'établissement du transporteur toutes les huit semaines, application des règles du détachement sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne avec des modalités adaptées aux spécificités du secteur, introduction d'une période de carence obligatoire de quatre jours entre deux périodes de cabotage, nouvelles règles pour l'usage de véhicules de plus de 2,5 tonnes à l'international. Les nouvelles dispositions ont également renforcé les moyens de contrôle pour assurer le respect des règles et accru les responsabilités des donneurs d'ordre. Ces mesures qui constituent une réelle avancée pour le secteur du transport routier sont d'ailleurs contestées par certains Etats membres devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE). La France est engagée dans la procédure, auprès du Conseil et du Parlement, pour soutenir ces textes et préserver l'ensemble des nouvelles dispositions qui ont été obtenues après d'âpres discussions. Qu'il s'agisse de dispositions relatives à l'encadrement du cabotage ou de la couverture des coûts dans la détermination des prix, les enjeux du contrôle sont majeurs et les services de l'Etat s'y emploient. A ce titre, sur l'année 2022, un peu plus de 50 000 véhicules d'entreprises non établies en France ont fait l'objet d'un contrôle par les agents de contrôle relevant du ministère chargé des transports portant, notamment, sur le respect des règles du cabotage mais plus largement sur l'ensemble des réglementations en vigueur. Ces contrôles s'inscrivent plus largement dans une stratégie définie par la France et notifiée à la Commission européenne en 2022 : les contrôles concernant les transporteurs non établis en France, effectués en bord de route par les agents chargés du contrôle des transports terrestres, donnent lieu à la vérification systématique de la régularité de l'opération au regard des règles d'accès au marché définies par le règlement applicable et, en particulier, celles relatives au cabotage. Dans le même temps, le ministère chargé des transports établit, au travers d'une instruction annuelle adressée aux services régionaux de régulation des transports terrestres, un programme de semaines de contrôle au cours desquelles une attention particulière est portée aux opérations de cabotage. En outre, dans le cadre d'Euro-Contrôle-Route (ECR), des contrôles concertés portant sur les transports de cabotage sont effectués simultanément pendant deux semaines dans l'année par les autorités nationales des pays membres. Parallèlement à ces actions, la Direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des fraudes (DGCCRF) a renforcé les contrôles de la bonne application des dispositions relatives à la prise en compte des variations du prix de l'énergie dans les contrats de transports. Au-delà des donneurs d'ordre qui pourraient être directement mis en cause lors de ces enquêtes, ces contrôles ont également permis de rappeler à tous les acteurs de la chaîne logistique leurs obligations légales, y compris dans le cadre de la sous-traitance. Le Gouvernement est très attentif à la situation du secteur des transports routiers dont le caractère essentiel n'est plus à démontrer. A ce titre, il convient de rappeler également les nombreuses mesures spécifiques de soutien mises en place dans le cadre du plan de résilience économique et sociale.