

2015

CABOTAGE ILLÉGAL ET IRRÉGULIER

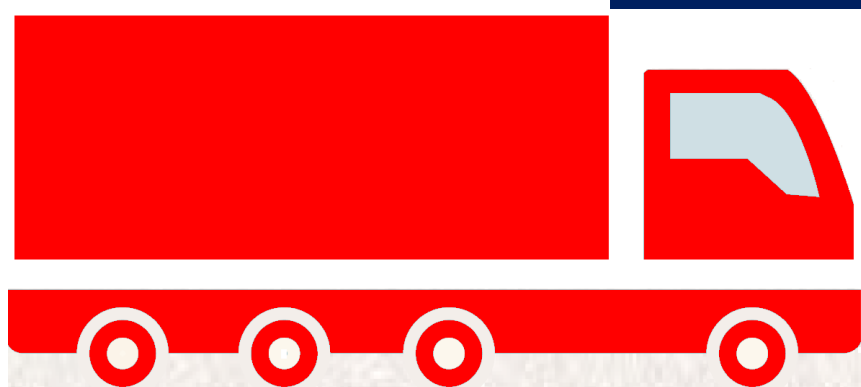


Table des matières

INTRODUCTION	2
LES CONDITIONS D'EXECUTION DU CABOTAGE	2
ETAT DES LIEUX	3
SOLUTION PROPOSÉE	5
LES CAS PARTICULIERS.....	7
LES SANCTIONS ENVISAGEABLES	7
CONCLUSION	7

INTRODUCTION

Cette note s'appuie et prolonge le paquet routier adopté en 2009. La législation, entrée en vigueur en décembre 2010 a notamment établi les règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route. Dans ses articles L. 3421-3 à L. 3421-10 du code des transports et dans le décret n° 2010-389 du 19 avril 2010 sont plus précisément définies les règles concernant le cabotage routier de marchandises.

LES CONDITIONS D'EXECUTION DU CABOTAGE

- L'activité de cabotage est subordonnée à la **réalisation préalable d'un transport international**,
- Le cabotage doit être réalisé avec le **même camion** que celui qui a servi au transport international
- Lorsque le transport international est à destination du territoire français, le cabotage routier est autorisé, après déchargement complet des marchandises ayant fait l'objet du transport international, dans la limite de **trois opérations correspondant à trois lettres de voiture**. Ces trois opérations de cabotage doivent être achevées dans un délai de **sept jours** à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international précédent,
- Lorsque le transport international préalable n'a pas pour destination le territoire français, il ne peut être effectué qu'**une opération de cabotage** sur le territoire français.
- Les véhicules de moins de 3.5 tonnes sont **assujettis aux mêmes règles** que les véhicules lourds. Ils peuvent effectuer ces opérations **sans disposer de licence communautaire**, mais en respectant les conditions fixées aux *articles 8 à 10 du règlement 1072/2009*
- Cette activité doit demeurer **temporaire**. Si elle devait être exercée de manière « **habituelle, continue ou régulière** », l'entreprise étrangère devrait **s'établir en France** et y solliciter l'inscription aux différents registres sous peine de se voir sanctionner pour **exercice illégal** de son activité.

2

FRANCE GROUPEMENTS

Fédération nationale des groupements et coopératives du transport

421 avenue Clément Ader - 84140 MONTFAVET - T 04 90 84 18 81 - F 04 90 84 19 80

infos@france-groupements.com - www.france-groupements.com

Association déclarée le 30 Avril 1969 sous le N° 69/830

ETAT DES LIEUX

Les professionnels du transport constatent et déplorent régulièrement la concurrence de transporteurs étrangers, principalement des ressortissants de **pays d'Europe centrale et de l'est**, sur leurs marchés domestiques pour des transports intérieurs. Cela concerne le transport sur de courtes ou longues distances en poids lourds mais aussi des transports de lots moins importants par des véhicules de moins de 3.5T, en transport régulier ou en express. Les exemples les plus fréquents concernent des express réalisés par des « small trucks » (moins de 3.5T) à des prix défiant toute concurrence par rapport à des transporteurs français, des navettes inter-usines pour certains industriels, des camions complets qui alimentent, sur le territoire français, une myriade de petits camions. Ces derniers réalisent alors les derniers kilomètres de livraison et / ou distribuent partout en France.

Les pouvoirs publics (DREAL, DIRECCTE, etc...) sont confrontés à la **difficulté d'appliquer la loi** lors des contrôles routiers : lettres de voitures **falsifiées**, conducteurs ne parlant pas la langue française ni, à minima, l'anglais, **fausses déclarations** sur l'origine du chargement, **non-respect** des temps de conduite applicables et impossibilité de les vérifier, etc...

Il n'en demeure pas moins que le transport intérieur, encadré par la Loi, ne peut être exploité dans le cadre d'opérations de cabotage sans que cela fasse l'objet de contrôles stricts et susceptibles d'identifier les dysfonctionnements et les abus du cabotage illégal ou du cabotage irrégulier. **Il en va de la survie du pavillon français des transporteurs.**

En effet, ces dernières années, la recrudescence du cabotage irrégulier et du cabotage illégal est avérée par la densité de véhicules qui **pillent** le transport intérieur sans que cela soit confirmé par la hausse des infractions constatées. C'est là que réside toute la difficulté d'appliquer la Loi et de préserver les acteurs français vis-à-vis de transporteurs issus principalement d'Europe centrale, pays dans lesquels les salaires et les conditions de travail n'ont **rien de commun** ni de comparable avec la France. Car si la concurrence est souhaitable lorsque qu'elle permet de stimuler le marché par une compétition saine entre les acteurs, elle ne peut être tolérée lorsqu'elle ne sert que des intermédiaires qui exploitent des travailleurs étrangers, ces derniers n'étant alors que des **esclaves des temps modernes**.

Il s'avère que tous les aspects de cette réglementation sont bafoués et exposés au non-respect de la loi :

- Aspect réglementaire
- Aspect social
- Aspect concurrentiel
- Aspect financier et fiscal
- Le développement durable

Sur le plan réglementaire, l'application des textes apparaît difficile, voire impossible dans la majeure partie des cas lors des contrôles routiers. En effet, lors de ces contrôles, et cela est confirmé par tous les contrôleurs terrestres chargés d'intervenir sur la voie publique, il n'est pas toujours possible d'identifier les documents afférents aux opérations de cabotage présentés par le conducteur.

Ces difficultés portent aussi sur les problèmes de compréhension et d'explication de l'esprit et du corps de la Loi. Les moyens dont disposent les contrôleurs et la localisation des contrôles qui, pour des raisons évidentes de sécurité, sont réalisés sur et dans des parkings déterminés, permettent aux caboteurs d'y échapper en passant à travers les mailles.

FRANCE GROUPEMENTS

Fédération nationale des groupements et coopératives du transport
421 avenue Clément Ader - 84140 MONTFAVET - T 04 90 84 18 81 - F 04 90 84 19 80
infos@france-groupements.com - www.france-groupements.com
Association déclarée le 30 Avril 1969 sous le N° 69/830

Enfin, l'évidence de ce que représente un conducteur, itinérant par définition, par rapport à un ouvrier, travailleur détaché sur un chantier, met en lumière l'impossible appréciation de ses temps de travail, de repos, de rémunération.

L'aspect social n'est pas épargné : les caboteurs, souvent issus de pays européens à bas coûts, salariés de grands groupes ou pilotés par des centrales d'exploitation, proposent sur le marché domestique français des prix de vente compétitifs qui sont la conséquence de coûts sociaux moindres. Cela provoque des différences notables qui pénalisent systématiquement les entreprises françaises. Les salariés de ces dernières font les frais de ce **dumping social**. Mais cela ne sert pas en contrepartie les conducteurs étrangers qui vivent souvent dans des conditions déplorables. Pour les moins de 3.5T, le respect de la réglementation sur les temps de conduite échappe aussi à tout principe de sécurité. L'exemple habituel d'un express partant de Lille un soir pour être livré à la première heure le lendemain matin à Marseille ne permet pas à un conducteur de rouler tout en respectant les **temps de repos** nécessaires.

L'aspect concurrentiel : les points précisés ci-dessus contribuent à une concurrence basée sur des référentiels différents. De la disparité des coûts et des tarifs pratiqués découle une situation défavorable à **l'emploi de salariés français**. La disparition de plus de **3000 entreprises** françaises de transport chaque année a un impact lourd sur l'emploi. La destruction de ces postes n'est plus compensée par les gains de productivité réalisés par les entreprises françaises. L'emploi, non seulement de conducteurs mais aussi d'exploitants, de pilotes de flux dans les salles d'exploitation et de tous les acteurs des services généraux des entreprises de transport est mis à mal dans les **PME françaises**. Cela est d'autant plus destructeur que ces PME, souvent ancrées dans leurs territoires depuis longtemps, sont des structures qui contribuent à l'emploi et au tissu économique de toutes les régions. Elles en sont l'un des piliers de base.

Aspect financier et fiscal : La destruction des emplois, le coût social de leur prise en charge par la collectivité, la non-facturation de la TVA par les transporteurs caboteurs étrangers sont autant d'éléments défavorables qui pèsent lourdement sur l'amélioration de la santé de l'économie française. Tous ces emplois étrangers qui profitent de nos faiblesses ne participent pas au renforcement des échanges économiques en France. Les salaires de ces travailleurs étrangers sont versés dans leur pays et aident leurs familles localement, contrairement à tous les acteurs du transport français qui contribuent par leur vie quotidienne à **l'oxygénation et à l'essor de l'économie française**.

En termes de **développement durable** enfin : la multiplication des petits véhicules de moins de 3.5T a un impact négatif direct sur l'empreinte carbone des transports réalisés. En effet, les transporteurs français sont tous signataires de la **charte engagement CO2**. Cette dernière a permis de réaliser une économie significative puisque depuis 2009, ce sont plusieurs milliers de tonnes de CO2 qui ont été épargnées et économisées. Cette démarche repose sur la volonté et la capacité des transporteurs de mettre en œuvre et de s'approprier des **solutions économes en énergies fossiles**. Au contraire, les caboteurs, moins sensibles à cet aspect, et dont une nouvelle fois les coûts n'ont rien de comparable, mobilisent des moyens disproportionnés pour répondre aux commandes de transport. Il n'est pas rare de voir transporter une palette par un véhicule de moins de 3.5T sur une longue distance. Alors que par l'intermédiaire d'un réseau, toutes les étapes du transport seraient **mutualisées** avec d'autres et bénéficieraient d'une empreinte carbone moins pénalisante. Dans ce cas, le rapport de 1 pour un réseau français peut être multiplié **par 10, voire 15** selon le caboteur mis en cause. A l'heure où la France s'impose en qualité de **leader du monde responsable**, à l'heure où notre pays prévoit d'organiser la **conférence climat en 2015**, à l'heure enfin où chacun doit être conscient de sa **responsabilité vis-à-vis de notre planète**, il n'est plus tolérable que sur nos routes circulent à tort et à travers des véhicules qui mettent en péril l'avenir de nos enfants.

FRANCE GROUPEMENTS

Fédération nationale des groupements et coopératives du transport
421 avenue Clément Ader - 84140 MONTFAVET - T 04 90 84 18 81 - F 04 90 84 19 80
infos@france-groupements.com - www.france-groupements.com
Association déclarée le 30 Avril 1969 sous le N° 69/830

SOLUTION PROPOSÉE

Plutôt que de s'en tenir à ce constat et à cet inventaire qui met en lumière les dysfonctionnements sans proposer d'alternatives, les professionnels du transport regroupés au sein de France Groupements ont envisagé la solution suivante :

Pour limiter la recrudescence des infractions relatives au cabotage illégal ou irrégulier, la création d'une **agence chargée du contrôle du cabotage** routier de marchandises : outil basé sur une architecture numérique, piloté par une SSII dans laquelle les professionnels s'engageraient financièrement et dont le fonctionnement serait totalement assuré par la profession. Notamment au travers d'un contrat public / privé de type PEE. Au-delà du schéma informatique que nous pourrions développer dans un second temps, nous proposons le mode opératoire suivant :

- Création d'une plate-forme informatique permettant à tous les transporteurs de s'inscrire. Pour cela, la fourniture des documents nécessaires à l'identification et à la vérification de l'inscription serait requise. Cela concerne la déclaration au registre des transporteurs nationaux du pays du ressortissant, la copie conforme de la licence intra-communautaire ou la licence de transport intérieur, la déclaration relative aux droits sociaux des salariés, les attestations d'assurance, etc... Ce processus administratif permettra de valider la capacité ou pas d'un transporteur de réaliser des opérations de transport dans le cadre de cabotage tout en respectant la réglementation et la sécurité.
- Dans le cas d'un transport entrant dans le cadre d'un cabotage, chaque transporteur devra **demander au préalable un numéro de cabotage** fourni par la plateforme. Ce dernier sera attribué seulement aux transporteurs identifiés qui justifieront d'un transport préalable international. Cette opération, si les dossiers numériques sont complets, ne demandera qu'un temps réduit de connexion afin de fluidifier les demandes.
- Lorsque ce transporteur se présentera chez un client chargeur pour réaliser une opération de cabotage, ce dernier devra **vérifier sur la plate-forme que le numéro communiqué** par le caboteur est valable. Il pourra alors le charger. Le numéro sera inscrit sur la lettre de voiture. Il pourra être contrôlé ensuite sur la route par les services de l'Etat. Afin de respecter ses obligations en matière de **vigilance**, le chargeur ou le donneur d'ordres pourra vérifier sur la plate-forme que le transporteur est habilité à effectuer ce transport et qu'il n'a pas effectué plus de trois opérations de cabotage durant les sept derniers jours.

*C'est donc avec un grand intérêt que les professionnels du transport membres de **France Groupements** ont écouté au cours de leur table ronde sur le thème du Cabotage tenue le 24 avril dernier lors de l'assemblée générale de leur fédération l'intervention de leur confrère Denis ZANON qui s'exprimait en qualité de directeur général de la Sté **H2P** et leur présentait les réflexions H2P portant sur la mise à disposition d'une Plateforme informatique accessible via le Web permettant aux transporteurs « caboteurs non-résidents » l'enregistrement de leurs opérations de cabotage, aux donneurs d'ordres, chargeurs ou commissionnaires de transport la prise de connaissance des conditions de réalisation de ces opérations et aux corps de contrôle l'accès et le suivi des dites opérations de cabotage.*

*Denis ZANON confirmait par ailleurs le savoir-faire technologique des équipes des filiales d'H2P, **B2PWeb** en particulier, et assurait ses confrères professionnels de l'intérêt qu'H2P ne manquerait pas de porter aux souhaits exprimés par eux sur ce difficile dossier du cabotage.*

*Les professionnels présents, ayant eux-mêmes au travers de leur groupement respectif soutenu activement le challenge professionnel H2P/B2PWeb, engagés à nouveau dans le challenge **GEDTRANS**, ont largement apprécié la proposition faite par Denis ZANON et sont prêts à s'engager aux côtés de l'Etat afin que la loi puisse être appliquée dans les meilleurs délais.*

FRANCE GROUPEMENTS

Fédération nationale des groupements et coopératives du transport
421 avenue Clément Ader - 84140 MONTFAVET - T 04 90 84 18 81 - F 04 90 84 19 80
infos@france-groupements.com - www.france-groupements.com
Association déclarée le 30 Avril 1969 sous le N° 69/830

- Le transporteur effectuera le transport et la livraison en France conformément aux exigences spécifiées par le donneur d'ordres.
- Il confirmera sur la plate-forme numérique le bon déroulement de sa mission.
- S'il est sollicité pour effectuer un nouveau cabotage, il reproduira le même mode opératoire jusqu'à ce qu'il atteigne le seuil de trois opérations par période de sept jours.
- S'il s'agit d'une opération de cabotage consécutive à un transport international qui n'a pas eu pour destination finale le territoire français, ses droits à caboter seront limités à une opération par période de sept jours.

Le financement d'un tel outil reste à étudier bien que la profession ait déjà des pistes à proposer. Elles pourront être envisagées à l'issue des premières concertations.

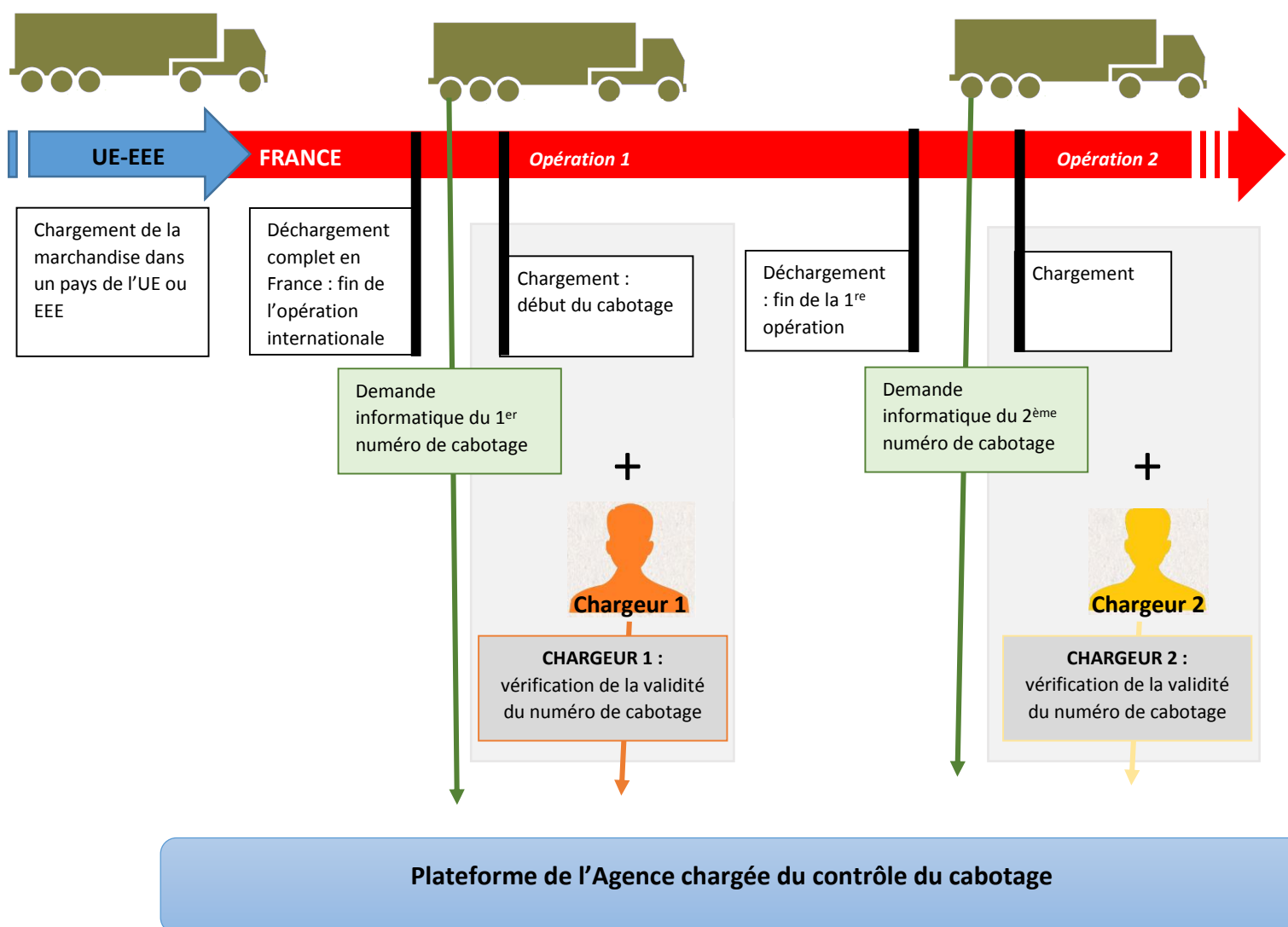


Schéma de fonctionnement de l'Agence chargée du contrôle du cabotage

LES CAS PARTICULIERS

Le transporteur qui sollicitera régulièrement les droits à caboter de son carnet numérique pourra être appelé à s'établir sur le territoire français conformément à la Loi.

Les déclarations devront tenir compte du binôme camion / conducteur afin d'éviter les équipages mobiles qui pourraient tenter de contourner le système. De même en cas de double équipage.

LES SANCTIONS ENVISAGEABLES

Sur la base de ce mode opératoire, nul ne pourra désormais ignorer la loi et ses obligations. C'est la raison pour laquelle nous proposons de **relever le montant des sanctions**. Outre l'immobilisation du véhicule en infraction jusqu'à ce qu'elle cesse, l'amende doit être relevée (comme en Allemagne) à 30.000€.

Nonobstant la possible interdiction de cabotage d'une durée d'un an valable sur l'ensemble du territoire français.

Pour les chargeurs ou donneurs d'ordres, et ce, afin de **les responsabiliser sur le respect de la loi**, nous préconisons le maintien d'une amende de 15.000€ pour les entreprises qui n'auront pas, **intentionnellement**, respecté la législation et le présent dispositif.

7

CONCLUSION

Ce dispositif, qui pourrait être rapidement mis en place, permettrait de faciliter le contrôle du cabotage. Il offrirait un outil supplémentaire aux DREAL mais surtout permettrait de retrouver un équilibre en termes de concurrence entre les transporteurs français et les transporteurs étrangers en faisant appliquer la législation déjà existante.