

Conséquences du cabotage sur les transporteurs routiers français

15^e législature

Question écrite n° 10777 de Mme Christine Herzog (Moselle - NI)

publiée dans le JO Sénat du 13/06/2019 - page 3022

Mme Christine Herzog attire l'attention de Mme la secrétaire d'État, auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargée des affaires européennes sur la concurrence déloyale subie par les transporteurs français face aux sociétés de transports européennes, et notamment les sociétés de l'est de l'Europe. Le texte adopté par le Parlement européen laisse en effet la possibilité à des entreprises étrangères d'effectuer une opération de cabotage à l'aller et au retour dans le cadre des livraisons entre deux pays. Or, la lutte contre le cabotage est aujourd'hui indispensable pour les transporteurs français, directement concurrencés sur leur territoire par des entreprises qui bénéficient d'une fiscalité avantageuse et pratiquent un dumping social et commercial. Elle lui demande par conséquent quelles mesures sont envisagées pour limiter ces opérations de cabotage qui pénalise les entreprises françaises sur le territoire national et européen.

Réponse du Secrétariat d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé des affaires européennes

publiée dans le JO Sénat du 31/10/2019 - page 5509

Dans le cadre des négociations du paquet mobilité, et notamment de ses aspects relatifs au détachement des travailleurs et au cabotage, la France a fermement défendu ses positions en faveur de la protection des droits sociaux et de lutte contre la concurrence déloyale. Pour la France et plusieurs de ses partenaires, l'objectif des discussions était notamment de renforcer l'encadrement des conditions d'exercice dans le cadre du cabotage par rapport aux règles actuelles. Le cabotage est en effet une tolérance destinée à éviter les retours à vide à l'issue d'une opération internationale, mais ne doit pas être la norme. Ainsi, lors des négociations au Conseil, les propositions allant dans le sens d'une libéralisation accrue du cabotage ont été rejetées par la France et ses partenaires. Le compromis adopté par le Conseil en décembre 2019 a permis de sécuriser le maintien de trois opérations de cabotage sur une période de sept jours (règle actuelle), assorti d'un période de carence de cinq jours entre deux opérations, pendant laquelle il est interdit de réaliser de nouvelles opérations de cabotage sur le territoire du pays. Il a également permis de sécuriser une exemption très encadrée du statut de travailleur détaché pour les opérations de transport bilatéral (avec la possibilité de réaliser une opération à l'aller et une au retour, ou deux si aucune n'a été réalisée à l'aller), sous condition de l'introduction dans les véhicules d'un tachygraphe digital avec enregistrement automatique (permettant un contrôle effectif du respect de ces dispositions). La position du Parlement européen, adoptée en première lecture en avril 2019, poursuit le même objectif que le Conseil, avec toutefois des modalités différentes, notamment un déplafonnement du nombre d'opérations sur une période de cabotage autorisé réduite à trois jours, et une période de carence de 2,5 jours entre deux opérations, pendant laquelle il est interdit de réaliser de nouvelles opérations sur le territoire du pays. Elle reprend en outre le principe de l'exemption du statut de travailleur détaché pour le transport bilatéral, limité à une opération intermédiaire à l'aller et au retour. Néanmoins, à la différence du Conseil, le Parlement propose d'appliquer l'exemption aux conducteurs de véhicules équipés de tachygraphes à enregistrement manuel (sans donc attendre l'entrée en vigueur de l'obligation d'équipement des véhicules en tachygraphes avec enregistrement automatique). Dans la perspective des négociations interinstitutionnelles qui s'ouvrent en octobre, les autorités françaises resteront pleinement mobilisées pour préserver l'équilibre du

texte, afin notamment de garantir un encadrement adapté des opérations de cabotage et de prémunir les marchés contre des conditions de concurrence déloyales ou des pratiques de dumping social.