



15ème législature

Question N° : 18742	De Mme Sophie Beaudouin-Hubiere (La République en Marche - Haute-Vienne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transition écologique et solidaire
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse >Transporteurs routiers étrangers : réduire les opérations de cabotage	Analyse > Transporteurs routiers étrangers : réduire les opérations de cabotage.
Question publiée au JO le : 09/04/2019 Réponse publiée au JO le : 10/09/2019 page : 8095 Date de changement d'attribution : 17/07/2019		

Texte de la question

Mme Sophie Beaudouin-Hubiere appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les opérations de cabotage menées par les transporteurs routiers étrangers. À l'initiative du Président de la République Emmanuel Macron, un « paquet transport » a été adopté par le Parlement européen le 4 avril 2019. Ce texte ambitieux apporte des avancées réelles pour limiter le dumping social très fort dans ce secteur et qui touche l'ensemble du territoire, y compris la Haute-Vienne. Face aux sociétés de transports notamment de l'est de l'Europe, disposant d'une main-d'œuvre à bas-coût et surexploitée, les entreprises françaises réclamaient de longue date une évolution de la législation européenne. Des réponses concrètes leur ont été apportées : les véhicules légers de moins de 3,5 tonnes seront soumis aux mêmes règles que les autres camions et les règles du détachement impliquant un même salaire horaire pour le même travail s'appliqueront désormais dès le premier jour. Les opérations de cabotage seront, en outre, limitées à trois jours par an et le camion devra rester au moins 60 heures à son port d'attache entre deux opérations. Le texte adopté par le Parlement européen laisse cependant la possibilité à des entreprises étrangères d'effectuer une opération de cabotage à l'aller et au retour dans le cadre de livraisons entre deux pays (livraison bilatérale). Il est donc à craindre que certaines entreprises étrangères utilisent cette possibilité pour continuer à mener massivement des opérations de cabotage. Tout en étant consciente que le texte adopté au Parlement européen est le fruit d'un équilibre délicat tant les divergences étaient fortes entre les États membres, elle aimerait connaître les modalités pouvant être mises en place pour limiter au maximum les opérations de cabotage dans le cadre de livraisons bilatérales.

Texte de la réponse

Le 31 mai 2017, la Commission européenne a présenté une première série de mesures visant à adapter le cadre de la régulation économique et sociale dans le secteur du transport routier (Paquet Mobilité I). Après plusieurs mois de discussions, un texte de compromis a été approuvé au Conseil des ministres de l'Union européenne du 3 décembre 2018. Le Parlement européen a voté les rapports sur les différents textes début avril 2019. À ce stade du processus législatif, même si les positions du Conseil et du Parlement européen se rapprochent, des écarts subsistent sur des points substantiels. Le dialogue interinstitutionnel à venir devra permettre de trouver un compromis final. Les autorités françaises souhaitent que ces discussions s'engagent au plus tôt. Sur le fond, l'essentiel des mesures arrêtées au Conseil et au Parlement européen va dans le sens d'une amélioration des

conditions de travail des conducteurs et d'une concurrence plus équilibrée. Ainsi, l'exploitation des véhicules de moins de 3,5 tonnes mais dont le poids dépasse un certain seuil (2,4 tonnes au Parlement européen et 2,5 tonnes au Conseil) opérant à l'international pourrait-elle être soumise à des règles adaptées d'accès à la profession de transporteur routier, le cabotage serait davantage encadré, avec l'introduction d'une période de carence entre deux périodes de cabotage afin de lutter contre le cabotage systématique. L'interdiction du repos hebdomadaire normal dans la cabine du véhicule serait confortée. Enfin, l'application généralisée des règles du détachement au secteur du transport routier serait déclinée par des mesures propres à cette activité. L'accélération de la mise en service d'un tachygraphe intelligent, doté de nouvelles fonctionnalités (enregistrement des passages de frontières, activité de chargement et de déchargement) permettrait de renforcer la contrôlabilité. Cette accélération du calendrier a vocation à consolider l'application effective de l'ensemble des textes du Paquet Mobilité I. S'agissant plus particulièrement des opérations de transport bilatéral, celles-ci devraient rester encadrées par les règles d'accès au marché. En revanche, dans un cadre de compromis, elles seraient exemptées de l'application des règles du détachement, notamment la rémunération du pays d'accueil. Il a également été admis un nombre limité d'activités intermédiaires de chargement et de déchargement qui seraient autorisées sur le trajet entre deux pays afin d'éviter les retours à vide, source de pollution. Dans tous les cas, les opérations de cabotage resteraient soumises à l'application du détachement. Dans le cadre des futures discussions entre le Conseil, la Commission et le Parlement européen notamment, la France restera particulièrement vigilante à ne pas ouvrir de possibilités de contourner les nouvelles règles adoptées. Les conditions de contrôle, notamment en bord de route, feront l'objet d'une attention toute particulière à cet égard.