



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Cabotage - Transporteurs

Question écrite n° 20053

Texte de la question

M. Arnaud Viala alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, suite aux mesures prises par le Parlement européen concernant les transporteurs. Celles-ci sont un premier pas dans la lutte contre le *dumping* social et la concurrence déloyale que subissent les transporteurs français. Lutter contre le cabotage est aujourd'hui indispensable pour toutes les Fédérations de transports routiers. La France est actuellement le pays le plus caboté d'Europe, et son territoire représente à lui seul un tiers du cabotage européen. Les entreprises françaises sont directement concurrencées par leurs homologues européennes sur leur propre territoire et aucune mesure n'est envisagée par le Gouvernement. Cette inaction inquiète les entreprises de transport routier, puisque le cabotage a un impact sur les prix du marché par le biais de la sous-traitance, et elles se retrouvent donc prises en tenaille entre hausse des coûts et baisse des prix dues au cabotage. L'anticipation quant à la mise en place du déploiement des « tachygraphes intelligents géo localisés » pourrait garantir un contrôle plus efficace contre le cabotage. Il lui demande une clarification de la position du Gouvernement sur ce phénomène qui pénalise les entreprises françaises sur le territoire national et européen.

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 aboutissent au plus tôt. Sur le fond, l'essentiel des mesures arrêtées au Conseil et au Parlement européen vont dans le sens d'une amélioration des conditions de travail des conducteurs et d'une concurrence plus équilibrée. En matière de cabotage, le résultat des négociations, tant au Conseil qu'au Parlement, permettent d'envisager un meilleur encadrement de ces règles, avec l'introduction d'une période de carence entre deux périodes de cabotage afin de lutter contre le cabotage systématique. En outre, l'application généralisée des règles du détachement au secteur du transport routier, notamment pour les opérations de cabotage, serait conservée. Or, les écarts de salaires entre les États membres de l'Union européenne constituent un facteur important de la concurrence entre les entreprises. Le maintien de l'application des règles de détachement aux salariés du secteur du transport routier, notamment en matière de rémunération au niveau de « l'État d'accueil » dans lequel les prestations de transport sont réalisées garantit des règles plus équilibrées de concurrence. Enfin, s'agissant du contrôle de ces règles, 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 les possibilités de contrôle. Cette accélération du calendrier a vocation à consolider l'application effective de l'ensemble des textes du Paquet Mobilité I. Il convient de souligner également que des

mesures du Paquet Mobilité I ne portant pas spécifiquement sur le cabotage, visent à améliorer les conditions 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 ou 2,5 tonnes) opérant à l'international pourrait-elle être soumise à des règles adaptées d'accès à la profession de transporteur routier. Cette mesure permettrait d'éviter le contournement de la réglementation constatée actuellement avec le recours accru à ce type de véhicules. L'interdiction du repos hebdomadaire normal en cabine du conducteur et son retour régulier dans l'État d'établissement œuvreraient aussi en ce sens, en plus d'offrir des conditions de travail plus décentes et plus respectueuses de la santé de ces travailleurs. Les autorités françaises, au sein de l'Alliance du routier, ont pris une part très active dans les discussions ayant abouti au compromis adopté le 3 décembre 2018 au Conseil. Dans le cadre des futures discussions entre le Conseil, la Commission et le Parlement européen notamment, la France restera très vigilante à ne pas ouvrir de possibilités de contourner les nouvelles règles adoptées, entre autres, celles concernant le cabotage. Les conditions de contrôle, notamment en bord de route, feront l'objet d'une attention toute particulière à cet égard.

Données clés

Auteur : [M. Arnaud Viala](#)

Circonscription : Aveyron (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 20053

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [28 mai 2019](#), page 4942

Réponse publiée au JO le : [3 décembre 2019](#), page 10618