

Le cabotage a de beaux jours devant lui. FLASH TRANSPORT, 31 octobre 2014

Ce devait être une réforme apparemment silencieuse, insérée en seulement 6 mots à l'article 16 de la loi n°2014-790 du 10 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale. Il n'en reste pas moins que c'est une grande nouvelle pour le cabotage routier.

En effet, à l'article L.3421-3 du Code des Transports ont été supprimés les mots « *et titulaire d'une licence communautaire* » :

« L'activité de cabotage routier de marchandises, telle que prévue par le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route est subordonnée à la réalisation préalable d'un transport routier international. A cette condition, elle peut être pratiquée à titre temporaire par tout transporteur routier pour compte d'autrui établi dans un Etat partie à l'Espace économique européen, aux fins de rationalisation du transport international aux plans économique, énergétique et environnemental, sous réserve des dispositions transitoires prévues par les traités d'adhésion à l'Union européenne en matière de cabotage routier de marchandises. »

Comme par magie, le cabotage routier de marchandises qui était jusque là autorisé en France uniquement aux véhicules de plus de 3,5 t titulaires d'une licence communautaire a été étendu aux véhicules de moins de 3,5 t. Avant la loi du 10 juillet 2014, les règles du cabotage ne s'appliquaient pas aux moins de 3,5 t ; les transporteurs européens de moins de 3,5 t pouvaient opérer des prestations de transport en France (ce qui n'est pas interdit est autorisé), mais en cas de contrôle se voyaient systématiquement et artificiellement reprocher de ne pas posséder d'établissement en France.

La loi du 10 juillet 2014 est entrée en vigueur le 12 juillet. La condition pour qu'une société de transport de l'Union Européenne réalise une ou des opérations de cabotage est qu'elle n'exerce pas d'activité de transport intérieur (en France) de façon habituelle, continue ou régulière. Si elle se situe en dehors de ce cadre temporaire, ne lui sont pas applicables les règles du paquet routier relatives au cabotage.

Pour le reste, les opérations de cabotage sont possibles :

- lorsque le transport international est à destination du territoire français, après déchargement des marchandises, dans la limite de trois opérations sur le

territoire français. Ces trois opérations de cabotage doivent être achevées dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international. Le cabotage doit être réalisé avec le même véhicule que celui qui a servi au transport international ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules, avec le même véhicule moteur.

- lorsque le transport routier international n'a pas pour destination le territoire français, il ne peut être effectué qu'une seule opération de cabotage sur le territoire français, dans le délai maximum de trois jours suivant l'entrée à vide du véhicule sur le territoire national. Cette opération de cabotage doit être achevée dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

Le Secrétariat d'Etat en charge des transports, dans un communiqué de presse du 25 juillet 2014, avait le plaisir d'indiquer que « *la loi du 10 juillet fixe notamment des règles encadrant le cabotage en transport de marchandises, pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes* ». La loi nouvelle croyait avoir comblé une lacune. Or si l'on applique aux véhicules de moins de 3,5 t les mêmes règles que celles qui étaient déjà appliquées aux véhicules dotés de licences communautaires, il n'y a pas de règles supplémentaires ou spécifiques aux véhicules de moins de 3,5 t.

Ce qui a été annoncé comme un cadre législatif pour semblerait-il rassurer la profession n'est en fait qu'une ouverture du marché aux opérations de cabotage pour tous types de véhicules des sociétés de transport européennes, maintenant de façon officielle.

Alors, volonté de ne pas trop communiquer pour ne pas effrayer la profession ou pour que la nouvelle ne se répande pas trop vite à l'étranger ? But manqué par le législateur ou conscience de lâcher du lest aux transporteurs européens en contrepartie d'une législation sociale plus aiguisée ? La pratique nous le montrera. Néanmoins, l'essai n'est pas transformé car les contrôles demeurent limités sur des véhicules qui ne sont pas dotés de chronotachygraphe.

Les transporteurs français ont des raisons de se faire du souci ; le cabotage au sens précis du terme a de beaux jours devant lui !

François Nicolas WOJCIKIEWICZ
Avocat du Barreau de Paris