



**PRÉFET  
DE BOURGOGNE-  
FRANCHE-COMTÉ**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# **Impacts de la crise sanitaire dans le monde du transport**

-----

**Contrôles routiers**

**A 31 – Aire de Pré d'Azur**

-----

**Témoignage de l'entreprise Régis  
MARTELET**

-----

**15 juin 2020**

-----

**DOSSIER DE PRESSE**

# SOMMAIRE

<b>La crise sanitaire liée au COVID-19 : contexte et enjeu dans le domaine du transport routier</b>	<b>..... page 3</b>
<b>La reprise des contrôles routiers</b>	<b>..... page 5</b>
<b>L'opération de contrôle du 15 juin 2020</b>	<b>..... page 7</b>
<b>Le témoignage de l'entreprise Régis MARTELET</b>	<b>..... page 8</b>
<b>Aller vers des relations plus saines entre chargeurs et transporteurs, privilégier la main d'œuvre locale</b>	<b>..... page 8</b>

## La crise sanitaire liée au COVID-19 : le contexte et les enjeux dans le domaine du transport routier

Suite à la crise sanitaire débutée mi-mars au niveau national, le secteur du transport routier de marchandises et de la logistique a été fortement impacté et s'est mobilisé pour assurer l'approvisionnement des Français.

Le début du confinement a généré des pics de consommation dans l'alimentaire et un report massif de la consommation hors-foyer vers la grande distribution. Certaines entreprises de transport ont été ainsi en sur-régime avec des équipes exsangues pour absorber les besoins en produits de première nécessité des 67 millions de Français.

Des pans entiers de l'économie française se sont, quant à eux, arrêtés ayant des conséquences lourdes pour les entreprises de transport et de logistique. En avril, d'après l'enquête menée par la FNTR entre le 16 et le 25 avril ([Lien site FNTR](#)), 84 % des entreprises de transport routier de marchandises se sont trouvées à l'arrêt total ou partiel de leur activité (57% en arrêt partiel et 27% en arrêt total). Les trois secteurs les plus impactés étaient le transport lié au secteur de l'automobile (92 % entreprises à l'arrêt total), le déménagement (75 %) et la livraison de meubles et de menuiseries (75 %).

Par ailleurs, près d'un quart (21 %) des entreprises auraient perdu plus de 75 % de leur chiffre d'affaires depuis le début de la crise sanitaire.

Dans ce contexte particulier, les entreprises de transport ont accumulé des pertes en raison d'importants surcoûts (retour à vide, coûts des heures supplémentaires du fait de l'extension des temps de conduite et du travail du dimanche et jours fériés, surcoûts liés aux achats des produits sanitaires et de protection). Pour illustrer, d'après la même enquête, 49 % des transporteurs avaient enregistré des départs ou des retours à vide et 23 % avaient des difficultés de logistique.

Une enquête plus récente publiée le 20 mai ([Lien site FNTR](#)) met en évidence que la reprise de l'activité est très lente suite au déconfinement. Le secteur est très affaibli avec près de 60% des entreprises annonçant encore un arrêt partiel de leur activité et 21 % des camions se trouvent à l'arrêt complet. Une chute du chiffre d'affaires est constaté avec – 48 % en mars et – 44 % en avril.

Marché désorganisé, pression sur les prix, augmentation des kilomètres à vide de 21 % par rapport à la moyenne habituelle et surcoûts de 15,3 % sur chaque kilomètre, le secteur continue de subir de nombreux déséquilibres qui fragilisent les entreprises.

De nombreuses mesures ont été mises en œuvre par le gouvernement pour aider les entreprises de transport françaises durant cette crise : dispositif de chômage partiel, aides financières, assouplissement de la réglementation en matière de temps de conduite, prorogation des délais administratifs...

Par ailleurs, au début de la crise, des difficultés ont été mises en évidence dans les relations entre les transporteurs et les chargeurs, tant d'un point de vue financier (délais de paiement, demande de baisse des prix de transports...) que de l'hygiène (problème de conditions d'accueil des conducteurs chez les chargeurs...).

Au vu de ce contexte, les représentants locaux des organisations professionnelles ont alerté le préfet de la région Bourgogne Franche-Comté sur les nombreuses situations de cabotage irrégulier supposées sur le territoire national par des entreprises de transport étrangères, dans une période où les entreprises françaises étaient en chômage partiel ou total.

Le préfet de la région Bourgogne Franche-Comté et les préfets de département portent une attention particulière à cette situation. À ce titre, deux réunions d'échanges ont été organisées, en avril et mai, entre les représentants des transporteurs et des chargeurs pour échanger sur ce

contexte et plus spécifiquement sur les enjeux du cabotage.

Ainsi, ce contexte de crise engendre une désorganisation et de fortes tensions sur le transport routier, propices au développement d'une concurrence déloyale et à des pratiques contraires à la sécurité routière et à la protection des salariés.

Cette forte désorganisation des flux et la fragilité économique peuvent engendrer la recherche d'optimisation des opérations de transport avec des risques de fraudes importants.

## La reprise des contrôles routiers

Le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (MTES) chargé des transports coordonne l'action de l'État dans le domaine du contrôle du transport routier de marchandises et de voyageurs et dispose à cet effet d'un corps spécialisé : les Contrôleurs des Transports Terrestres (CTT) qui interviennent sur route et en entreprises.

Les missions de régulation et de contrôle, que les services déconcentrés de l'État exercent dans le secteur des transports, conditionnent le respect des réglementations européennes et nationales qui encadrent ce secteur. De part leurs missions, les Contrôleurs des Transports Terrestres – CTT garantissent :

- la sécurité routière par un contrôle régulier de l'état et des conditions de circulation des véhicules ;
- une concurrence loyale entre les entreprises de transport dans un contexte européen de plus en plus ouvert ;
- le progrès social par le respect des réglementations du travail dans les transports routiers.

La DREAL Bourgogne/Franche-Comté est dotée d'une unité spécialisée dans le contrôle des transports terrestres : le Pôle Contrôle des Transports. Cette unité se compose de 35 agents, répartis sur 7 sites géographiques (Besançon, Dijon, Auxerre, Nevers, Mâcon, Vesoul et Lons-le-Saunier) permettant de couvrir au mieux le territoire régional.

En 2019, 1 001 opérations de contrôles routiers ont été réalisées sur le territoire régional de la Bourgogne/Franche-Comté. Ces opérations ont donné lieu au contrôle de près de 6 186 véhicules et ont permis de relever 2 269 infractions dans les domaines du transport public routier, de la réglementation sociale européenne, du travail, du code de la route... 418 véhicules ont été immobilisés.

Suite à la lutte contre la pandémie de coronavirus, les activités de contrôle des transports routiers ont été suspendues pour la DREAL du 16 mars au 11 mai 2020.

Au vu du contexte précisé précédemment et des enjeux de sécurité routière, il est primordial que le contrôle des transports routiers soit de nouveau opérationnel.

La priorité est par ailleurs donnée, dans un premier temps, au transport routier de marchandises. Par ailleurs, le contrôle des entreprises étrangères sera essentiel pour vérifier le respect des règles régissant tout particulièrement les opérations de cabotage – voir focus sur le cabotage ci-après.

Les contrôles sur route portent prioritairement sur :

- ✓ le respect des règles permettant d'assurer une saine concurrence : les règles de cabotage, les documents de transport, la régularité de l'inscription au registre des transporteurs, les interdictions de circulation, le détachement, etc. ;
- ✓ le respect de la Réglementation Sociale Européenne (temps de conduite, de repos, manipulation tachygraphe, conduites sans carte, ...) ;
- ✓ les Véhicules Utilitaires Légers, étrangers et français ;
- ✓ les surcharges dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière et la concurrence déloyale.

Cette reprise des contrôles se met en place dans des conditions permettant aux CTT d'assurer leurs missions dans des conditions de sécurité sanitaire appropriées mais également dans des conditions permettant de garantir l'intégrité des chauffeurs contrôlés.



Ainsi, les contrôleurs des transports terrestres sont dotés des équipements nécessaires permettant de garantir leur sécurité mais également celle des conducteurs contrôlés : masques, lunettes, visières, cote, gel hydroalcoolique, savon... Les CTT proposent également aux conducteurs de mettre à leur disposition des masques et du gel hydroalcoolique.

Par ailleurs, les contrôles sont organisés afin de respecter au maximum les gestes barrières et différentes consignes seront transmises aux chauffeurs, en différentes langues, afin que chacun respecte les gestes barrières lors des contrôles routiers.



**COVID 19**



MINISTÈRE EN CHARGE DES TRANSPORTS  
DREAL BOURGOGNE FRANCHE-COMTE

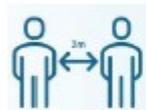
Good morning! Department for Transport.  
This is a roadside check



Thank you for washing your hands.  
Do you want hand sanitizer?



Please wear a face mask.  
Do you want a face mask ?



keep your distance as much as possible, 2 m

**Would you please produce :**

- vehicle's documents (registration / certified copy of the EEC licence / insurance)
- driver's documents (driving licence / drivers attestation / drivers' Certificate of Professional Competence (CPC) / attestation relating to the posting of a worker)
- transport documents ( all CMR consignment note / delivery notes)



Please get out of the vehicle from the passenger side  
**EXIT PLEASE**



An agent with the above equipment will download the data from the digital tachograph

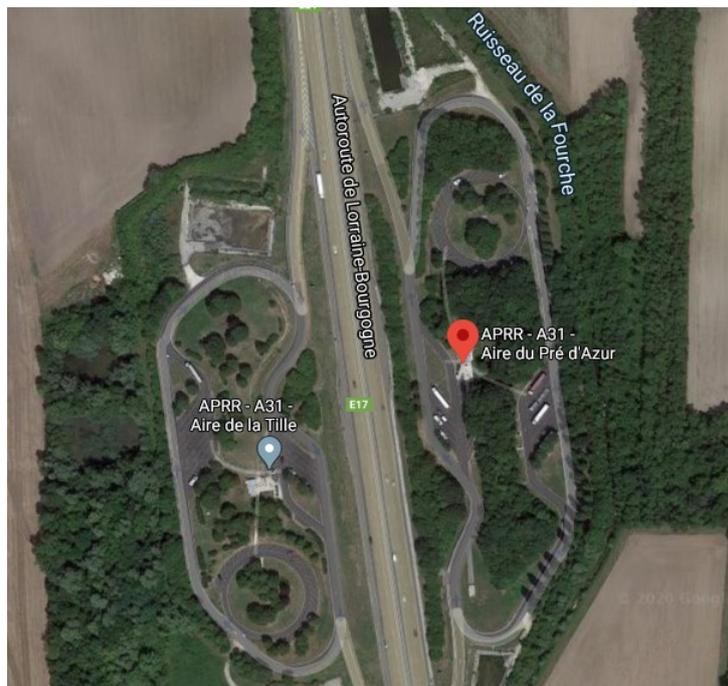
## L'opération de contrôle du 15 juin 2020

Une opération de contrôle est organisée dans le cadre de la reprise de l'activité des contrôles routiers, suite à la crise sanitaire débutée en mars 2020.

Ce contrôle mobilise les Contrôleurs des Transports Terrestres de l'antenne de Dijon de la DREAL BFC et se déroule à l'aire de Pré d'Azur, le long de l'A31. Cette opération permettra de contrôler les véhicules dans le sens de circulation Sud – Nord.

L'autoroute A 31 est concerné par un trafic important de véhicules étrangers permettant de contrôler prioritairement le respect des règles de cabotage.

Cette opération est réalisée avec l'appui de l'EDSR 21.



Coordonnées GPS :  
Latitude = 47.319881  
Longitude = 5.172440

## Le témoignage de l'entreprise Régis MARTELET

Entreprise de transports implantée en Côte d'Or, à Dijon, la Société Régis MARTELET effectue différentes prestations telles que location avec conducteur, messagerie, express, transport de lots, transports internationaux ainsi que des prestations logistiques qui s'orientent de plus en plus vers « l'E-commerce ».

Par ailleurs, en tant que commissionnaire de transports, Régis MARTELET est également amenée à organiser des prestations de transports de marchandises pour le compte de donneurs d'ordre (Groupage, affrètement...) dans le cadre de ses activités d'organisateur de transports.

Créée en 1860 par Mr Régis MARTELET, l'entreprise est dirigée depuis le 21 octobre 2019 par le Groupe Blondel qui compte désormais 2300 Salariés pour un chiffre d'affaires de 240 M€ et se développe autour de 3 métiers que sont, le transport (1200 Moteurs), la logistique et l'entrepôt (330 000 m<sup>2</sup>) et la logistique Industrielle (notamment pour les secteurs de l'énergie et de l'aéronautique).

Régis MARTELET s'inscrit dans ce développement de par ses métiers spécifiques et spécialisés, qui complètent les outils et le service du groupe Blondel pour l'ensemble de ses clients. Régis MARTELET compte 250 cartes grises, 150 véhicules moteurs et 260 salariés, pour un CA moyen de 34 M €.

Alexandre HIRTZMANN, Directeur de Régis MARTELET, témoignera des impacts de la crise sanitaire sur l'ensemble de ses activités, tant durant le confinement que depuis le déconfinement en mai et des difficultés ressenties par les transporteurs, notamment avec les chargeurs (financières mais également en matière d'hygiène). Par ailleurs, Régis MARTELET, dans le cadre de ses opérations de sous-traitance, essaye de privilégier le recours à des entreprises françaises et expliquera sa philosophie en la matière.

Régis MARTELET conserve ses valeurs que sont l'imagination et le transport complétées de sa « Chaleur Ajoutée » au sein d'une structure Familiale. Ses valeurs constituent le ciment de l'entreprise, basées sur un lien privilégié tant avec ses salariés (communication & partage), que ses clients (innovation et proactivité), sur une zone de chalandise « grand régional et national » afin de privilégier notre économie de proximité et notre environnement.

## Aller vers des relations plus saines entre chargeurs et transporteurs, privilégier la main d'œuvre locale

Durant cette période particulière, il est nécessaire de conserver une relation saine entre les chargeurs et les entreprises de transport d'un point de vue sanitaire et économique. Chaque acteur dispose d'un rôle capital dans le fonctionnement du pays et de son économie.

C'est pourquoi, un guide de bonnes pratiques à l'attention des entreprises et des salariés du Transport Routier de Marchandises a été élaboré conjointement par les organisations professionnelles et les organisations syndicales du secteur des transports routiers afin d'améliorer les relations avec les chargeurs.

**Ce guide doit servir de document de référence tant pour les chargeurs que pour les transporteurs.**

Par ailleurs, au vu du constat lié au développement des fraudes en matière de cabotage lors de la crise, un des leviers pour faire respecter les règles liées au cabotage et plus généralement liées à l'accès à la profession de transporteur routier consiste à sensibiliser les chargeurs locaux et également les commissionnaires de transport sur les règles du cabotage et leurs obligations.

À ce titre, les services de l'État ont établi récemment une plaquette de sensibilisation à l'attention de ces donneurs d'ordres pour leur rappeler leurs obligations et les risques encourus lorsqu'ils sollicitent une ou plusieurs entreprises pour exécuter une prestation de transport, entreprises françaises ou étrangères.

Tout d'abord, la profession de transporteur routier de marchandises est exercée par une entreprise commerciale spécialisée dans le transport de marchandises et cette profession est réglementée.

Dans ce cadre, le donneur d'ordre doit s'assurer, préalablement à la conclusion du contrat avec une entreprise à laquelle il a fait appel pour exécuter son contrat de transport, que l'entreprise est bien habilitée à exercer l'activité demandée.

En matière de cabotage, l'entreprise donneur d'ordres doit vérifier que les véhicules qui réalisent les transports qu'elle commande n'effectuent pas plus de trois opérations de cabotage par période de sept jours.

Elle doit par ailleurs constater que le cabotage reste bien une activité temporaire pour l'entreprise de transport qu'elle mandate. En effet, un transporteur doit s'établir en France et disposer d'une licence communautaire délivrée par les autorités françaises lorsqu'il exerce sur le territoire français :

- une activité de transport intérieur de façon habituelle, stable et continue,
- une activité qui est réalisée à partir de locaux ou d'infrastructures situés sur le territoire français et concourant à l'exercice de cette activité d'une façon permanente, continue ou régulière.

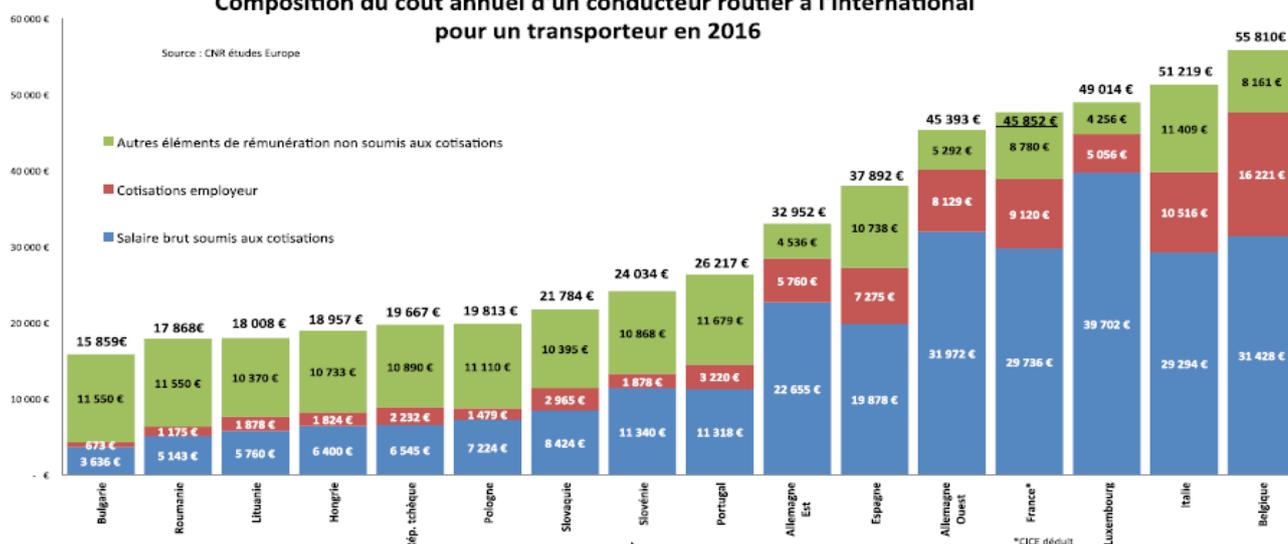
***Suite à la crise sanitaire, la tendance est à la reprise des activités économiques, et elle doit pouvoir se faire majoritairement, dans un objectif de développement durable et de concurrence loyale, en faisant appel aux entreprises françaises. Une aspiration au circuit court, à la relocalisation des activités, à une moindre dépendance de producteurs très éloignés de nos frontières se fait aujourd'hui ressentir. Cette aspiration doit s'accompagner d'une acceptation de l'évolution des prix d'un certain nombre de services. Sur le secteur des transports, comme sur tous les autres secteurs, un travail de pédagogie est à construire à destination des différents utilisateurs de produits et de services.***



## FOCUS – CABOTAGE ROUTIER

Le transport international au niveau européen est libéralisé, c'est-à-dire que tout transporteur résidant au sein de l'union européenne a le droit de réaliser librement un transport de marchandises entre un pays européen et un autre. Par exemple, un transporteur polonais a le droit de réaliser librement un trajet entre l'Allemagne et l'Espagne, même si celui-ci n'a pas de lien avec la Pologne. Cependant, un conducteur polonais coûtant moitié moins cher (ce serait 3 fois moins pour un bulgare) à son employeur qu'un conducteur français (source : [http://www.cnr.fr/content/download/50313/656774/version/30/file/Comparatif\\_des\\_conditions\\_d'emploi\\_et\\_de\\_rémunération\\_des\\_conducteurs\\_routiers\\_internationaux\\_en\\_Europe.pdf](http://www.cnr.fr/content/download/50313/656774/version/30/file/Comparatif_des_conditions_d'emploi_et_de_rémunération_des_conducteurs_routiers_internationaux_en_Europe.pdf) ), cela introduit de fortes distorsions de concurrence. Ainsi le pavillon français est très peu présent sur le trafic international, et il a perdu plus de la moitié de ses parts de marché à l'international depuis l'ouverture de l'UE aux pays de l'Est en 2007.

**Composition du coût annuel d'un conducteur routier à l'international pour un transporteur en 2016**



Le « paquet routier » adopté en 2009 avait pour objectif de trouver un équilibre entre cette ouverture des marchés et la pérennité des entreprises françaises de transport routier, en encadrant plus strictement l'activité de cabotage réalisée par les entreprises non résidentes.

Une opération de cabotage routier de marchandises s'entend de tout transport de marchandises (chargement, déchargement) entre deux points du territoire national, réalisé par une entreprise non résidente. Le cabotage routier de marchandises peut être pratiqué, sous conditions, sur le territoire français par une entreprise établie dans un État de l'Union européenne.

Le cabotage permet d'optimiser les trajets retours dans le cadre d'un transport international en évitant les trajets à vide, tout en permettant une protection des entreprises françaises sur le marché intérieur. Il est réglementé, fait suite obligatoirement à un transport international et ne peut être qu'une activité temporaire. En effet, un transporteur doit s'établir en France et disposer d'un établissement sur le territoire s'il effectue une activité de transport intérieur de façon habituelle, continue ou régulière.

Certaines entreprises en ont fait leur fond de commerce en dévoyant le système. Leur production est ainsi basée sur la réalisation de trajets internationaux (qui peuvent être très courts, exemple d'un trajet entre Sarrebrück et Sarguemines), qui leur ouvrent droit à caboter et concurrencer les entreprises françaises sur le marché intérieur, alors que les coûts salariaux sont bien différents. C'est ce qu'on appelle du dumping social ou de la concurrence déloyale. Néanmoins, comme indiqué ci-dessus, s'il est prouvé que l'entreprise est organisée pour de telles pratiques, elle est sanctionnable car l'activité n'est pas temporaire.

**Pour plus d'informations :**

Plaquette DGITM : [https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Cabotage routier de marchandises la réglementation en France version française.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Cabotage_routier_de_marchandises_la_réglementation_en_France_version_francaise.pdf)

Comité National Routier : [http://www.cnr.fr/content/download/50313/656774/version/30/file/Comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe.pdf](http://www.cnr.fr/content/download/50313/656774/version/30/file/Comparatif_des_conditions_d'emploi_et_de_rémunération_des_conducteurs_routiers_internationaux_en_Europe.pdf)

**Contacts presse**

DREAL Bourgogne-Franche-Comté / Pôle Communication  
Odile ROQUE-BEDEAUX – 03 81 21 67 18 – 07 61 20 94 79  
[odile.roque@developpement-durable.gouv.fr](mailto:odile.roque@developpement-durable.gouv.fr)