

Contrôle des transports terrestres

Opération dédiée au contrôle du cabotage routier de marchandises

**Mercredi 21 avril 2021
Aire de Dole-Choisey (39)**

DOSSIER DE PRESSE

I) L'organisation du contrôle des transports

Le Ministère de la Transition Écologique (MTE), 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 par leurs missions, les 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.

Les CTT sont habilités à relever les infractions relevant de nombreuses réglementations : réglementation sociale européenne (temps de repos, temps de conduite...), Code de la route, transport public routier, transport de marchandises dangereuses, réglementation du travail...

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 33 agents, répartis sur 7 sites géographiques (Besançon, Dijon, Auxerre, Lons-le-Saunier, Mâcon, Nevers, et Vesoul), permettant de couvrir au mieux le territoire régional.

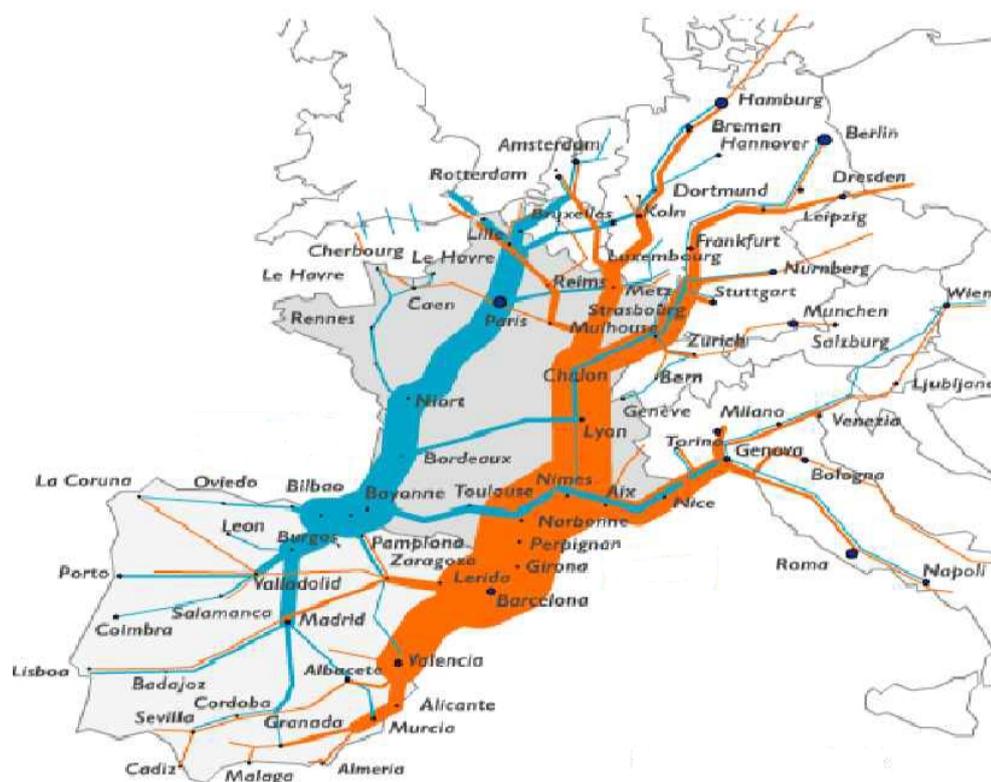
En 2020, 812 opérations de contrôles routiers ont été réalisées sur le territoire régional de la Bourgogne-Franche-Comté. Ces opérations ont donné lieu au contrôle de 4 453 véhicules et ont permis de relever 1 039 infractions dans les domaines du transport public routier, de la réglementation sociale européenne, du travail, du Code de la route...

De par sa spécificité de région de transit entre le Nord et le Sud de l'Europe, la Bourgogne-Franche-Comté est particulièrement touchée par les phénomènes :

- de cabotage irrégulier (fait de transporter des marchandises entre deux points d'un État sans y être établi) ;
- de travail illégal et fraude au détachement (le détachement permet à un salarié de partir travailler temporairement à l'étranger pour le compte de son employeur en continuant de bénéficier du régime social de son pays d'origine) dans un contexte de concurrence entre pays européens ;

- d'utilisation de véhicules utilitaires légers (VUL) pour le transport de marchandises, souvent en infraction par rapport aux règles de cabotage et de surcharge.

Ces enjeux prioritaires font l'objet d'une attention et de contrôles poussés des services de l'État en région.



II) Le cabotage routier de marchandises

La route, un mode de déplacement privilégié

La mobilité routière joue un rôle majeur dans l'économie française. La France est riche d'un réseau de plus d'un million de kilomètres de routes, soit 20 % du réseau européen. Il permet une desserte très fine des territoires et participe à ce titre au développement économique et social du pays. La route confirme sa suprématie sur tous les autres modes de déplacement ; elle permet d'assurer, en France, 88 % des déplacements de voyageurs et de marchandises.

Le transport est le plus gros contributeur des émissions de gaz à effet de serre (GES) et en particulier des émissions de CO₂. Malgré une évolution technologique du secteur qui avait fait diminuer son niveau d'émission, celui-ci repart à la hausse du fait de l'augmentation du parc circulant depuis 2016.

D'après le Service des Données et Études Statistiques (SDES) du Ministère de la Transition Écologique, un conducteur « grand routier » français conduit en moyenne 7 heures par jour et parcourt 460 kilomètres, soit environ 120 000 kilomètres par an (il n'existe pas de données à ce jour pour les conducteurs non-résidents).

La France, pays de transit, carrefour de l'Europe

La France est le pays le plus étendu d'Europe occidentale. Sa superficie représente près de 15 % du territoire de l'Union Européenne. Lieu de transit entre le Nord et le Sud du continent, elle possède des frontières communes avec 7 pays européens et une double ouverture maritime, à l'Ouest et au Sud. Elle est reliée à ses voisins européens par un réseau important d'axes routiers, et effectue l'essentiel de ses échanges commerciaux avec les autres États membres de l'UE.

Depuis l'élargissement progressif des frontières de l'Europe initié en 1951, la France a acquis une position stratégique en Europe qui la place au cœur des échanges commerciaux. De ce fait, elle connaît une forte présence des pays de l'Union Européenne sur son territoire, avec une montée en puissance des pays de l'Europe de l'Est, notamment sur le trafic poids-lourds (PTAC > 3,5t).

Le 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

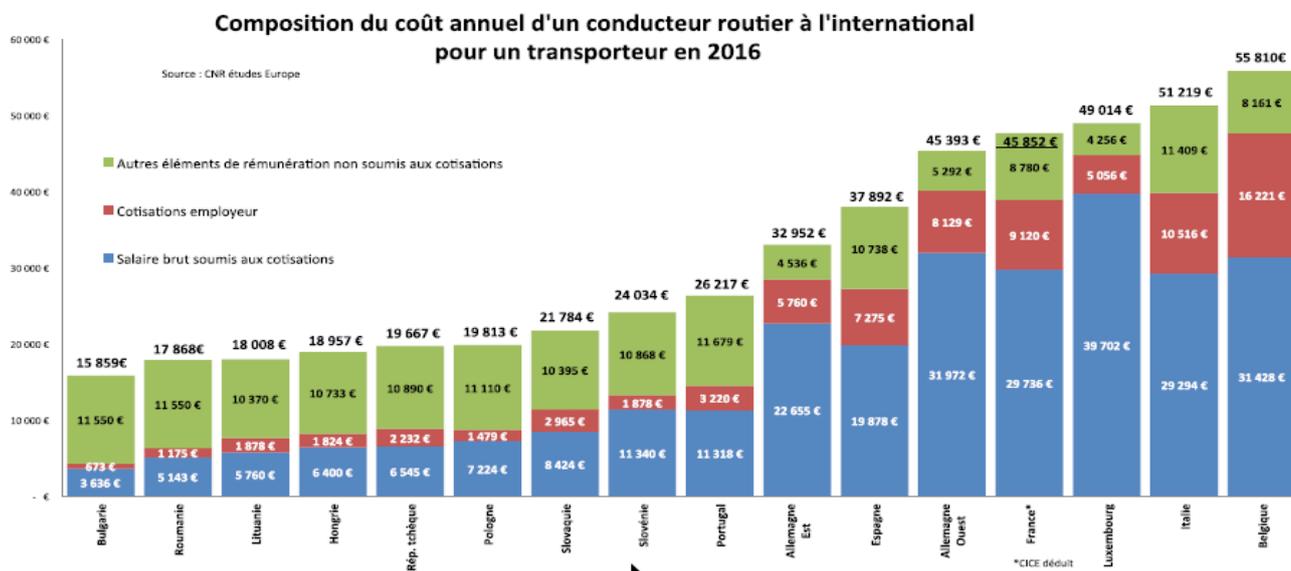
conducteur polonais coûtant moitié moins cher (ce serait 3 fois moins pour un bulgare) à son employeur qu'un conducteur français (source : « [Comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe](#) » CNR 2016), cela introduit de fortes distorsions de 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.

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 fonds 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 Sarreguemines), 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 son activité n'est pas temporaire.



III) L'avenir : le nouveau Paquet Mobilité, une réforme essentielle pour le secteur des transports routiers à l'échelle européenne

Le Parlement européen a donné son accord le 10 juillet 2020 sur les nouvelles règles européennes sociales et de concurrence en matière de transport routier (« Paquet Mobilité »).

Cette révision de la législation européenne permettra, d'une part, d'améliorer les conditions de vie et de travail des chauffeurs routiers et, d'autre part, de mieux réguler le secteur du transport routier pour un marché unique plus équilibré au sein de l'Union européenne.

Il s'agit d'une réelle avancée pour le secteur du transport routier : en effet, le « Paquet Mobilité » confirme l'interdiction pour les conducteurs de prendre leur repos hebdomadaire normal à bord des véhicules, y compris lorsqu'ils stationnent sur des parkings aménagés. Cette mesure, fortement défendue par la France, complétée par l'obligation d'un retour régulier des conducteurs dans leur pays, est un gage d'une meilleure qualité de vie et du respect de la dignité des travailleurs. La France salue également l'application de ces dispositions aux exploitants et conducteurs de véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes qu'elle a fortement soutenue.

De nouveaux outils sont mis à disposition des États-membres contre les abus qui déséquilibrent la concurrence, notamment pour lutter contre les entreprises « boîtes aux lettres » et le cabotage systématique : le Paquet Mobilité prévoit à cette fin le retour régulier du véhicule dans le pays d'établissement du transporteur toutes les huit semaines, l'application des règles du détachement sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne avec des modalités adaptées aux spécificités du secteur, un encadrement renforcé du cabotage (opérations sur le marché domestique d'un État, réalisées par une entreprise établie dans un autre État-membre), grâce notamment à l'introduction d'une période de carence obligatoire de quatre jours entre deux périodes de cabotage pour lutter contre le cabotage systématique.

Les moyens de contrôle seront renforcés et plus efficaces grâce à l'équipement accéléré des véhicules par des tachygraphes intelligents.

IV) L'opération de contrôle du 21 avril 2021

L'opération du 21 avril 2021 (entre 12:30 et 15:30) s'inscrit dans le cadre d'une semaine d'observation du cabotage routier de marchandises, à laquelle participent l'ensemble des DREAL sur le territoire français, et qui vise à identifier et analyser les pratiques de cabotage relevées lors des contrôles en bord de route.

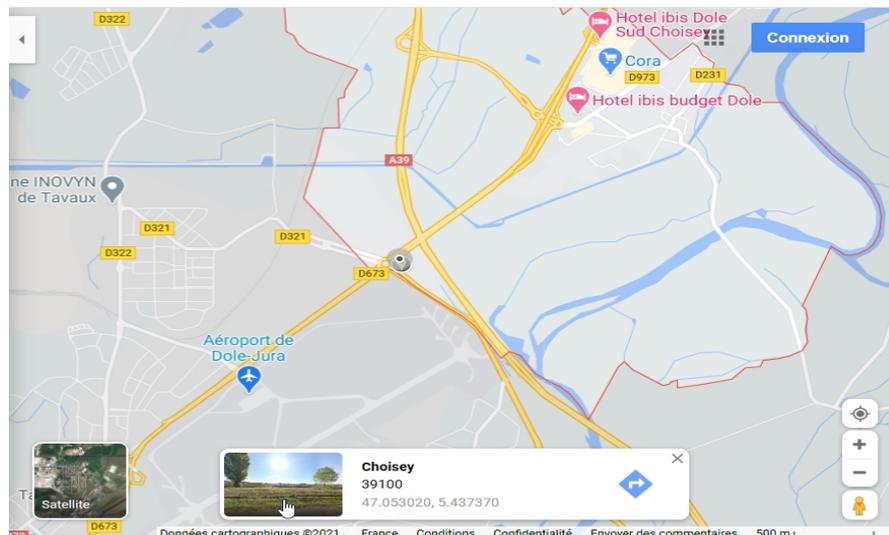
Ce contrôle mobilise les Contrôleurs des Transports Terrestres de l'antenne de Lons-le-Saunier de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté, ainsi qu'un agent spécialement dédié à la pesée des véhicules.

Il se déroulera sur l'aire de contrôle de Dole-Choisey (à proximité du rond-point RD905/RD673 de Choisey-Gevry).

Ce croisement est en effet concerné par un trafic important de véhicules non-résidents (VUL et poids-lourds), permettant de contrôler prioritairement le respect des règles de cabotage.

Cette opération est réalisée avec l'appui du commissariat de police de Dole.

Coordonnées GPS : 47°03'12.9 N / 5°26'17.4"E





Odile Roque Bedeaux
pôle communication
Direction régionale de
l'Environnement, de l'Aménagement et
du Logement

Tél : 03 81 21 67 18 / 07 61 20 94 79
Mél : odile.roque@developpement-durable.gouv.fr
17E rue Alain Savary CS 31269
25005 BESANCON cedex

<http://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr>

<http://www.jura.gouv.fr/>

@Prefet39_BFC

@Prefet39_BFC