

LE CABOTAGE

1. INSTANCE D'ÉCHANGE

- ø DGITM (Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer).
- ø Commission Européenne – DG MOVE.

2. ETAT DES LIEUX

Entrée en vigueur le 10 décembre 2009 et mise en œuvre des dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009, publié au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE).

Ce texte établit des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

La législation française concernant le cabotage routier de marchandises fait l'objet des articles L 3421-3 à L 3421-10 du code des transports et du décret n° 2010-389 du 19 avril 2010.

Avant le 1^{er} janvier 2012:

Malgré l'**encadrement du cabotage** depuis le 14 mai 2010 (**consécutif à un transport international, durée maximale de séjour de 7 jours et limité à trois opérations**), la France est aujourd'hui le pays le plus caboté d'Europe (le cabotage représente 5% des flux nationaux et un tiers du cabotage européen).

Depuis le 1^{er} janvier 2012

L'ouverture plus large du cabotage intervenue au **1^{er} janvier 2012 (Roumanie, Bulgarie)** amplifiera ces deux phénomènes (augmentation du cabotage sur les flux intérieurs et affaiblissement du pavillon français sur les flux internationaux). Avant même la libéralisation totale du cabotage, on voit déjà les difficultés de maintien du pavillon français au sein du marché européen.

3. SITUATION A CE JOUR

Avant une **libéralisation totale du cabotage**, TLF souhaite obtenir des mesures qui permettent de **réduire le coût du travail dans une perspective d'harmonisation des règles sociales et fiscales avec ses pays voisins** (harmonisation des temps de service, des niveaux de charges sociales, fiscalité des heures supplémentaires, etc.) et **le transfert de certaines charges qui grèvent le coût de nos entreprises vers d'autres sources** (TVA sociale ou autres).

Par ailleurs, TLF est opposée à une libéralisation sans encadrement.

Ces demandes ont été **portées par TLF au niveau français** par le biais de la DGITM, qui les a **transmises à Bruxelles**, accompagnées d'une mise en garde circonstanciée sur «danger de poursuivre l'ouverture du secteur sans adoption préalable d'une harmonisation accrue des réglementations sociales et environnementales du transport». Elle a également alerté la Commission sur la **complexité des contrôles visant la bonne application des règles sociales** «le cadre du détachement du conducteur effectuant une opération de cabotage». La dernière note d'information (novembre 2012) de la DGITM à la commission Européenne ajoute que la libéralisation du cabotage sans liens avec les trafics internationaux est largement prématurée.

Pascal Vandalle
Directeur Délégué
Pôle « Terrestre »
01 53 68 40 71



UNION DES ENTREPRISES
DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE DE FRANCE

4 juillet 2013

LE CABOTAGE

En parallèle, les équipes de notre Fédération ont mené la même **démarche auprès du CLECAT (Association européenne pour l'expédition, le transport logistique et les services douaniers)** dont TLF est membre actif (Steering Committee et Institutes).

Ces démarches ont permis d'aboutir à un **rétropédalage sur l'échéance de libéralisation du cabotage dans le transport routier de marchandises**. En mai 2013, Siim Kallas, commissaire européen chargé des transports, a fait savoir que la libéralisation du cabotage ne se fera finalement pas d'ici la fin de son mandat, prévu fin 2014.

Pascal Vandalle
Directeur Délégué
Pôle « Terrestre »
01 53 68 40 71



UNION DES ENTREPRISES
DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE DE FRANCE

4 juillet 2013