

BULLETIN D'INFORMATION JURIDIQUE ET SOCIAL

Numéro 9, avril 2010

« SPECIAL CABOTAGE »

Le journal officiel du 21 avril 2010 comprend la publication du décret 2010-389 relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux.

Ce texte vient compléter les dispositions des articles 33 à 39 de la loi du 8 décembre 2009 sur le cabotage.

Le cabotage routier que l'on peut exercer en France est donc une activité aujourd'hui encadrée de manière plus précise avec de nombreuses obligations qui pèsent sur le donneur d'ordres.



Les obligations qui pèsent sur les transporteurs routiers cabotant

Qui est concerné ?

Le dispositif sur le cabotage concerne uniquement les transporteurs qui n'ont en France ni siège social, ni établissement, ni locaux en propriété ou en location et qui n'exercent pas de manière permanente, continue ou régulière.

L'obligation préalable d'un transport international.

L'activité de cabotage routier de marchandises doit obligatoirement suivre une opération de transport routier international.

Le cabotage peut être alors pratiqué à titre temporaire par tout transporteur routier pour compte d'autrui non résident en France.

La règle des 3-7 (3 opérations et 7 jours).

Mais le transporteur routier qui cabote devra respecter des conditions précises, selon deux cas distincts :

- **Le transport international est à destination de la France.** Le cabotage routier est autorisé, après déchargement des marchandises, dans la limite de trois opérations sur le territoire français. Ces trois opérations 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.

- **Le transport international n'a pas eu pour destination le territoire français** (exemple d'un véhicule espagnol ayant été déchargé en Allemagne et repassant sur le

territoire français à vide). 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. L'ensemble de ces règles s'appliquent au « véhicule moteur ».

Lettres CMR et lettres de voitures obligatoires

Pour vérifier si le transporteur non résident respecte ces dispositions, il devra fournir aux autorités de contrôle (gendarmerie, contrôleurs des transports terrestres) :

- La lettre de voiture internationale (dite CMR) relative au transport qui a précédé l'opération de cabotage.
- Les lettres de voiture nationales relatives à chaque opération de cabotage.

Il faut également préciser que les forces de contrôle pourront s'appuyer sur des données recueillies à partir du chronotachygraphe.

1

Que risque l'entreprise en cas d'infraction ?

En cas d'infraction, le véhicule peut être immobilisé et il ne sera libéré que si le véhicule est de nouveau affecté à une opération autorisée (par exemple un transport international ou à vide, après déchargement de la marchandise). **L'infraction est également passible d'une amende de 15 000 euros.**

La déclaration de détachement pour les conducteurs qui restent plus de 8 jours en France.

Si l'entreprise établie hors de France détache un ou plusieurs salariés sur le territoire national pendant une durée égale ou supérieure à huit jours consécutifs pour réaliser des opérations de cabotage, elle est soumise à l'obligation de déclaration de détachement (art R. 1263-3 à R. 1263-5 du code du travail).

Le cas concerne donc un conducteur qui « zapperait » d'un véhicule moteur à l'autre.

Cette déclaration doit être faite à l'inspection du travail où a eu lieu le départ de la première opération. Le non respect de cette disposition est passible d'une amende de 3^{ème} classe.

Les obligations qui pèsent sur les entreprises qui affrètent

C'est l'une des grandes caractéristiques de ces dispositions sur le cabotage : la coresponsabilité. Le législateur et les pouvoirs publics ont souhaité que les entreprises qui affrètent (industriels, distributeurs, commissionnaires et transporteur principal) soient également soumises à des contraintes spécifiques.

L'obligation de « savoir qui on affrète ».

Une entreprise ne peut faire réaliser par un transporteur routier plus de trois prestations de cabotage par un même véhicule moteur sur une période de sept jours à compter du chargement de la première opération de cabotage. Une exception à ce mécanisme : si au cours de cette période de 7 jours, le transporteur non résident effectue un transport international, les compteurs sont remis à zéro. Après le déchargement de la marchandise on peut affréter le transporteur et le véhicule en question pour trois nouvelles opérations de cabotage (toujours dans un délai de 7 jours maxi).

L'obligation de conserver toutes les « preuves » pendant 2 ans.

L'entreprise qui a recours à un transport faisant du cabotage devra conserver, pendant une durée minimale de deux ans, tous les contrats et documents justificatifs (éventuellement dématérialisés) concernant les véhicules utilisés. Si l'entreprise ne présente pas les documents lors d'une réquisition, c'est une amende de 5^{ème} classe. Le texte du décret est assez sibyllin. Ainsi, lorsqu'une entreprise affrète un transporteur non résident pour une première opération, est-elle obligé « d'enquêter » préalablement et de demander les documents relatifs aux voyages antérieurs ? A priori, non. Mais on peut supposer que lors de la commande d'une prestation de transport à un transporteur routier non résident, le donneur d'ordres se « protégera » davantage en demandant copie de la lettre CMR qui a précédé, ainsi que des éventuelles lettres de voiture nationales (ou à minima des déclarations sur l'honneur).

Le pouvoir des contrôleurs

Les contrôleurs des transports terrestres ont la possibilité de se faire présenter, chez les donneurs d'ordres, tous documents relatifs aux transports effectués, notamment pour le contrôle du cabotage. Les textes leur donnent l'autorisation d'accéder, entre huit heures et vingt heures, aux locaux des entreprises qui commandent des transports routiers de marchandises.

Une sanction équivalente

Le fait pour l'entreprise ayant commandé les prestations de cabotage de ne pas respecter les règles des 3 opérations et 7 jours est passible **d'une amende de 15 000 euros**. En cas de responsabilité pénale de l'entreprise, le montant peut être multiplié par 5.



L'entrée en application du dispositif

La publication du décret et notamment des dispositions relatives à la présence des lettres de voiture à bord des véhicules et l'obligation pour le donneur d'ordres de conserver tous documents pendant 2 ans donne corps au dispositif. Il s'applique en théorie dès la publication du décret. Tous les cas d'espèce n'ont cependant pas été prévus. Il est cependant conseillé, dès aujourd'hui, aux donneurs d'ordres de mettre en pratique les dispositifs internes de suivi et de conservation des documents.



Les textes de référence

- Décret n° 2010-389 du 19 avril 2010 relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux et notamment ses articles 1, 2, 5, 6, 11, 12 et 13.
- Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, notamment ses articles 33 et 39.
- Décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises, notamment son article 12 (documents à bord des véhicules).
- Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, notamment ses articles 6-1 et 6-2 (règle des 3 opérations et 7 jours).
- Loi n° 52-401 du 14 avril 1952 de finances pour l'exercice 1952, notamment son article 25 (pouvoir des forces de contrôle).
- Articles R 1263-3 à R 1263-5 du Code du Travail (déclaration de détachement).



NB ! Les commentaires fournis dans ce document constituent une interprétation à minima des textes et ne préjugent en rien des interprétations et modalités de contrôle des autorités publiques.

Pour tout renseignement complémentaire, contactez :

Jean-Paul Meyronneinc, délégué général UNTF

01 56 30 39 63

06 09 479 579