

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer,

Direction des services de transport,

Sous-direction des transports routiers

Bureaux : TR1/TR4

NOR : DEVT1011451C

Circulaire du 21 juin 2010 relative à la mise en œuvre de la réglementation concernant le cabotage routier de marchandises

Le ministre d'État

à

Madame et Messieurs les préfets de région

- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- Direction régionale de l'Équipement

Messieurs les préfets de département d' Outre-mer

- Direction départementale de l'équipement

Monsieur le préfet de Mayotte

- Direction de l'équipement

Résumé : de nouvelles règles ont été mises en place pour le cabotage routier de marchandises, qui désigne le fait de transporter des marchandises entre deux points d'un État sans y être établi. La loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) a été modifiée en ce sens, complétée par le décret n°2010-389 du 19 avril 2010.

Le respect de ces règles est un élément essentiel de la politique de contrôle du transport routier. La présente circulaire précise les conditions d'application de cette nouvelle réglementation. Elle fait l'objet de quatre annexes concernant respectivement les modalités pratiques du contrôle du cabotage sur route et en entreprise, la liste des textes applicables, les États de l'Espace économique européen autorisés à caboter en France et les conditions du détachement. La méthodologie de contrôle et les sanctions applicables sont détaillées.

L'accent est mis sur la nécessité de développer les échanges entre les directions régionales pour renforcer l'efficacité du dispositif de contrôle du cabotage, ainsi que la collaboration interministérielle, concernant les infractions en matière de travail illégal ou de versements de cotisations sociales ou fiscales.

Concernant les conditions du détachement des conducteurs, la circulaire rappelle le régime du détachement de salariés à l'occasion d'une prestation de service transnationale, fixé par la directive du 16 décembre 1996, détaille les conditions dans lesquelles il a été transposé par le code du travail et précise les adaptations mises en œuvre pour ce qui concerne la déclaration de détachement des conducteurs routiers détachés.

Catégorie : mesure d'organisation des services retenue par le ministre pour la mise en œuvre des dispositions dont il s'agit.	Domaine : Transport, équipement, logement, tourisme, mer.
Mots clés liste fermée : <Transports_Activités Maritimes_Ports_Navi-gationIntérieure/>	Mots clés libres : Cabotage, détachement, transport routier, marchandises.
Texte(s) de référence : - règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 <i>établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route</i> ; - directive n° 92/106 du Conseil du 7 décembre 1992 modifiée <i>relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres</i> ; - directive n° 96/71 CE du 16 décembre 1996 <i>concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services</i> ; - loi n° 52-401 du 14 avril 1952 de finance modifiée pour 1952 ; - loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 <i>relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports</i> ; - loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée <i>d'orientation des transports intérieurs</i> ; - décret n° 99-752 du 30 août 1999 modifié <i>relatif aux transports routiers de marchandises</i> ; - décret n°2010-389 du 19 avril 2010 <i>relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux</i> .	
Circulaire(s) abrogée(s) : sans objet	
Date de mise en application : immédiate	
Pièce(s) annexe(s) :	

ANNEXE I - CONTRÔLE DU CABOTAGE SUR ROUTE ET EN ENTREPRISE

ANNEXE II - LES TEXTES EUROPÉENS ET NATIONAUX

ANNEXE III - LISTE DES ÉTATS DONT LES TRANSPORTEURS SONT AUTORISÉS À RÉALISER DES OPÉRATIONS DE CABOTAGE

ANNEXE IV - LES CONDITIONS DU DÉTACHEMENT

N° d'homologation Cerfa :

Publication	oui	BO	oui Site circulaires.gouv.fr	non	Non publiée
-------------	-----	----	------------------------------	-----	-------------

Le transport routier international de marchandises, libéralisé en Europe depuis le règlement européen n° 881/92 du 26 mars 1992, fait l'objet d'une modernisation des règles qui lui sont applicables dans le cadre du « paquet routier ». Adopté en octobre 2009, il comporte trois règlements communautaires. L'un d'entre eux, le règlement n° 1072/2009 *relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route*, prévoit de nouvelles modalités de réalisation du cabotage routier de marchandises, qui désigne le fait de transporter des marchandises entre deux points d'un État sans y être établi.

Ces dispositions ont été mises en œuvre par anticipation le 8 décembre 2009 par une modification de l'article 6-1 de la loi du 30 décembre 1982 *d'orientation des transports intérieurs* (LOTI), complétée par le décret n°2010-389 du 19 avril 2010 *relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux*. De plus, l'article 6-2 de cette même loi précise que, dès lors que l'activité de transport intérieur est exercée de façon habituelle, continue ou régulière, l'entreprise concernée a l'obligation de s'établir en France.

Ces règles s'appliquent aux véhicules des transporteurs des États parties à l'accord sur l'Espace économique européen (EEE), effectuant des transports de cabotage routier de marchandises sous couvert d'une licence communautaire.

Le nouveau cadre juridique prend en compte, d'une part, les disparités sociales et concurrentielles qui existent entre les différents pavillons nationaux et, d'autre part, les exigences liées au développement durable, afin de limiter les déplacements à vide de véhicules après un trajet international. Ainsi, ces opérations de cabotage sont limitées pour un même camion ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules, pour un même tracteur routier :

- à **trois opérations** dans un délai maximum de sept jours à compter du déchargement complet des marchandises ayant fait l'objet du transport international préalable, lorsque ce transport est à destination de la France ;

- à **une seule opération** de cabotage dans un délai de trois jours suivant l'entrée à vide du véhicule en France, lorsque le transport routier international préalable n'a pas pour destination le territoire français. Cette opération devra également être achevée dans le délai de sept jours à compter du déchargement ayant fait l'objet du transport international.

Le respect de ces règles est un élément essentiel de la politique de contrôle du transport routier. Il est en effet indispensable de veiller à la régulation économique du secteur et de garantir un cadre concurrentiel équilibré.

L'objet de la présente circulaire est de préciser les conditions d'application de cette nouvelle réglementation sur le cabotage routier de marchandises et d'apporter aux services des éléments de méthode concernant son contrôle. Elle fait l'objet de quatre annexes :

- une annexe I décrivant les modalités pratiques du contrôle du cabotage sur route et en entreprise ;
- une annexe II établissant la liste des textes applicables ;
- une annexe III rappelant la liste des 27 États de l'EEE autorisés à caboter en France ;
- une annexe IV précisant les conditions du détachement .

Je vous demande de bien vouloir diffuser le plus largement possible ces informations aux agents chargés du contrôle des transports routiers des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) ou des directions régionales de l'équipement, pour ce qui concerne l'île-de-France, les départements d'outre-mer et Mayotte, placés sous votre autorité. Vous voudrez bien aussi leur demander de s'assurer, lors de leurs contacts avec les agents des autres corps de contrôle de votre région, que ceux-ci ont eu connaissance de ces dispositions. Cette circulaire est également communiquée aux ministères de tutelle de ces agents.

La présente circulaire sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

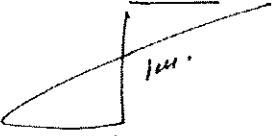
Fait à Paris, le **21 JUIN 2010**

Pour le ministre d'État et par délégation :
Le Préfet, Secrétaire général,



Didier LALLEMENT

Pour le ministre d'État et par délégation :
Le directeur des services de transport,



Patrick VIEU

Annexe I

CONTRÔLE DU CABOTAGE SUR ROUTE ET EN ENTREPRISE

1 - Rappel

Le cabotage est le fait, pour un transporteur routier de marchandises établi dans un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, d'effectuer sans y être établi, mais à titre temporaire, des transports nationaux pour compte d'autrui dans un autre État, dit État d'accueil.

Les opérations de cabotage sont limitées pour un même camion ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules, pour un même tracteur routier :

- à **trois opérations** dans un délai maximum de sept jours à compter du déchargement complet des marchandises ayant fait l'objet du transport international préalable, lorsque ce transport est à destination de la France ;
- à **une seule opération** de cabotage dans un délai de trois jours suivant l'entrée à vide du véhicule en France, lorsque le transport routier international préalable n'a pas pour destination le territoire français. Cette opération devra également être achevée dans le délai de sept jours à compter du déchargement ayant fait l'objet du transport international.

2 - Contrôle du cabotage sur route

2.1. Méthodologie de contrôle des règles du cabotage

La méthodologie de contrôle consiste, en tout premier lieu, à vérifier si l'entreprise exécutant un transport national est ressortissante d'un État dont les entreprises sont admises à caboter.

Il est rappelé que, depuis le 1^{er} mai 2009, les entreprises ressortissantes de 27 États parties à l'accord sur l'Espace économique européen (l'EEE) sont autorisées à caboter en France (liste en annexe III). L'activité de cabotage est interdite aux entreprises bulgares et roumaines jusqu'au 31 décembre 2011 ainsi qu'aux transporteurs ressortissants de pays extérieurs à l'EEE, dont la Suisse.

Chaque opération de transport est matérialisée par une lettre de voiture. Pour les entreprises admises à caboter, l'agent de contrôle s'appuiera sur les documents ou informations suivants :

- la lettre de voiture internationale, dite CMR, prévue par la Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route signée à Genève le 19 mai 1956 ;
- la ou les lettres de voiture nationales ;
- les données du chronotachygraphe ;
- la documentation relative à la cargaison.

Le contrôle portera sur les conditions dans lesquelles le cabotage doit s'effectuer, à savoir :

- **l'existence d'un transport international préalable**, matérialisé par la lettre de voiture internationale ou CMR. La mention du numéro d'immatriculation du véhicule moteur ayant effectué le transport international ainsi que la date du déchargement complet des marchandises internationales devra être indiquée, le cas échéant manuellement, sur ce document.

- **le respect du nombre d'opérations de cabotage autorisées.** Chaque opération est matérialisée par une lettre de voiture nationale.

Il est autorisé jusqu'à 3 opérations de cabotage dans les 7 jours suivant le transport international lorsque le déchargement complet de ce dernier a lieu en France et 1 opération de cabotage dans les 3 jours suivant le passage à la frontière française du véhicule à vide, lorsque le déchargement du transport international n'a pas lieu en France.

Ce délai de 3 jours doit également s'inscrire dans le délai global de 7 jours faisant suite au déchargement complet du transport international.

La période de 7 jours précitée se termine à minuit le septième jour suivant le déchargement du transport international.

A titre d'exemple, un transporteur allemand déchargeant son véhicule en région parisienne, à l'issue d'un transport international, le 19 mai à 15h00, pourra réaliser 3 opérations de cabotage en France pendant la période courant jusqu'au 26 mai à minuit.

La période de 3 jours précitée se termine à minuit le troisième jour suivant le jour du passage de la frontière française par le véhicule à vide, sans pouvoir dépasser minuit du septième jour suivant le déchargement du transport international.

A titre d'exemple, un transporteur tchèque déchargeant son véhicule en Espagne, à l'issue d'un transport international, le 10 juin à 12h00 et traversant la frontière franco-espagnole le 12 juin à 16h00 pourra réaliser une opération de cabotage en France pendant la période courant jusqu'au 15 juin à minuit.

Les données du chronotachygraphe peuvent permettre une vérification de cohérence par rapport aux indications fournies par les lettres de voiture ; il s'agira en particulier de mettre en relation les trajets correspondant aux lettres de voiture avec les informations kilométriques du chronotachygraphe correspondant à chaque journée d'activité. Les informations relatives au pays où se déroule la journée de travail seront également prises en compte.

La vérification de la cargaison transportée peut également s'avérer pertinente, afin de confirmer les données inscrites sur les lettres de voiture.

Le nombre d'opérations de cabotage est déterminé par le nombre de lettres de voiture nationales. En cas de transports de groupage entre deux points déterminés, une lettre de voiture unique accompagnée d'un état récapitulatif pourra être admise en application de l'article 4 de l'arrêté du 9 novembre 1999 *relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises* qui a été modifié en conséquence.

Cependant, la lettre de voiture journalière utilisée pour les opérations successives de chargement et de déchargement entre un même expéditeur et un même destinataire (récoltes, travaux publics...) ou la lettre de voiture unique utilisée dans le cas d'une opération de transport réalisée pour le compte d'expéditeurs ou de destinataires multiples, n'est pas admise en cas de réalisation d'opérations de cabotage, comme le prévoit l'article 5 du même arrêté.

2.2 Situation des salariés

Le régime du détachement de droit commun s'applique aux conducteurs routiers. En situation de cabotage, la déclaration de détachement prévue par le code du travail a été adaptée pour tenir compte de l'absence en France d'établissement dans lequel le salarié détaché exercera son activité.

La déclaration est ainsi adressée à l'inspection du travail du lieu de départ de la première opération de cabotage.

Afin d'alléger les formalités pour les prestations de cabotage de courte durée, la déclaration est demandée lorsque le conducteur non résident travaille en France sur une période supérieure ou égale à 8 jours consécutifs. Elle n'est donc pas obligatoire lorsque le salarié effectue des prestations de cabotage n'excédant pas 7 jours. Un modèle de déclaration sera disponible sur le site internet du ministère chargé des transports à compter de l'été 2010.

La copie de la déclaration de détachement devra être présentée lorsque le salarié effectue une ou plusieurs opérations de cabotage sur une période supérieure ou égale à 8 jours consécutifs, ce qui correspond principalement à deux situations :

- le salarié exerce son activité successivement sur plusieurs véhicules moteurs réalisant des opérations de cabotage autorisées en France ;
- le salarié exerce son activité avec un même véhicule moteur, dans le cadre de la partie routière d'un transport combiné relevant de la directive n° 92/106/CEE (voir ci-après).

Vous trouverez, en annexe IV, une fiche sur les conditions du détachement.

Par ailleurs, le non respect des règles applicables au détachement peut révéler des situations de travail illégal. Concernant la mise en évidence de telles situations, vous privilégieriez la coopération avec les autres services de contrôle présents au sein des comités de lutte contre les Fraudes (CLF).

Un guide pratique portant sur le travail illégal dans le secteur des transports est en cours d'élaboration et vous sera communiqué prochainement.

2.3 Infractions à relever

Les infractions relevées seront imputées au transporteur contrôlé et une consignation sera demandée selon les procédures habituelles. Les NATINF correspondants sont disponibles sous ADER sur le site du ministère de la Justice (<http://natinf.justice.ader.gouv.fr>).

2.3.1. Infractions de niveau délictuel

Pour les entreprises non admises à caboter, l'infraction relève du cabotage illégal.

L'infraction est réprimée par le premier alinéa du f du II de l'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 modifiée qui prévoit un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende, avec une possibilité de peine complémentaire interdisant d'effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée d'un an au plus.

Pour les entreprises admisés à caboter, mais ne respectant pas les modalités du cabotage prescrites par la réglementation (3 opérations dans les 7 jours suivant un transport international ou 1 opération dans les 3 jours suivant l'entrée à vide du véhicule sur le territoire français), l'infraction relève du cabotage irrégulier.

L'infraction est réprimée par le dernier alinéa du f du II de l'article 25 de la loi précitée qui prévoit une sanction de 15 000 euros d'amende.

Vous porterez la procédure délictuelle constatée à la connaissance du procureur de la République compétent, en explicitant les enjeux liés au contrôle du cabotage.

Lorsque vous constaterez que l'entreprise contrôlée est amenée à réaliser des prestations de cabotage national de manière fréquente, vous lui conseillerez de s'établir en France et de s'inscrire au registre des transporteurs.

2.3.2. Infraction de niveau contraventionnel

2.3.2.1 Infractions liées aux documents de transport

Lorsque le transporteur admis à caboter :

- n'est pas en mesure de présenter la lettre de voiture internationale justifiant le transport international préalable,
- n'est pas en mesure de présenter les lettres de voiture nationales justifiant chaque opération de cabotage autorisée,
- présente des lettres de voitures dans lesquelles il manque la date du déchargement des marchandises ou le numéro d'immatriculation du véhicule moteur,

une contravention de 5ème classe sera relevée, dans la mesure où le transporteur justifie par tout moyen le respect des modalités du cabotage. Dans le cas contraire, vous relèverez l'infraction délictuelle précitée. Une seule contravention de 5ème classe est relevée quel que soit le nombre de défauts constatés sur les lettres de voiture à présenter.

2.3.2.2 Infractions liées à la déclaration de détachement

Lorsque le salarié d'une entreprise établie hors de France, détaché sur le territoire national durant une durée égale ou supérieure à 8 jours consécutifs, n'est pas en mesure de présenter, lors d'un contrôle sur route, la déclaration de détachement, une contravention forfaitaire de 3ème classe sera relevée.

Il est rappelé que la compétence des agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres pour relever cette infraction est prévue par l'article 2 de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 modifiée.

2.4 Immobilisation

Dès qu'une situation de cabotage illégal ou irrégulier est caractérisée, il est procédé à l'immobilisation immédiate du ou des véhicules en infraction que vous aurez identifiés sur le site faisant l'objet du contrôle ou sur route (cf. le III de l'article 25 de la loi du 14 avril 1952 précitée), que le ou les véhicules soient en charge ou à vide.

L'immobilisation se déroule conformément aux articles R.325-2, R.325-3 et R.325-9 à R.325-11 du code de la route.

Lorsque le véhicule est en charge, vous informerez le contrevenant de la possibilité soit de procéder au déchargement complet des marchandises et à leur reprise par un véhicule autorisé, soit à la reprise de la semi-remorque ou de la remorque par un véhicule tracteur autorisé sans déchargement préalable.

Afin de justifier de la cessation de l'infraction préalablement à la levée de l'immobilisation, le transporteur devra, conformément à l'article 5 du décret précité, justifier par tout moyen que le véhicule est réaffecté à une opération autorisée. L'entreprise pourra notamment adresser au service de contrôle une copie de lettre de voiture internationale correspondant au prochain transport réalisé par le véhicule.

L'intégralité des frais occasionnés par l'immobilisation du véhicule est à la charge de l'entreprise concernée.

Si l'agent constate que le véhicule comporte des scellés douaniers, il en informe le service des douanes territorialement compétent, seul habilité à effectuer la rupture de ces derniers.

Si au vu des documents, l'agent constate que les marchandises transportées sont placées sous un régime douanier (transit communautaire/commun ou TIR, exportation, etc.), il en informe le service des douanes territorialement compétent : le transbordement partiel ou total des marchandises sera effectué en présence de ce service, qui décidera de la poursuite de la circulation des marchandises placées sous régime douanier.

Enfin, lorsqu'un agent des douanes prononce la saisie douanière d'un véhicule (infraction douanière en sus d'une infraction aux règles du cabotage), la fixation de son lieu de stationnement s'effectue en vertu de l'article 324 du code des douanes.

2.5 Cas particuliers

2.5.1 Le transport combiné

Afin de favoriser le transport combiné international, l'arrêté du 25 septembre 1991 modifié, qui a transposé la directive n° 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992, a prévu que certaines opérations de cabotage routier réalisées pour les pré et post acheminements ne sont pas soumises aux règles de l'article 6-1 de la LOTI.

Les conditions définies par la directive du 7 décembre 1992 et l'arrêté du 25 septembre 1991 précités pour bénéficier de ce régime sont les suivantes :

- le transport combiné est réalisé entre deux États de l'EEE ;

- la partie relative au transport maritime excède 100 km ;
- pour le transport combiné maritime ou fluvial, le transport routier s'effectue dans les 150 km autour du port de chargement/déchargement ;
- pour le transport combiné ferroviaire, le transport routier est réalisé entre le point de déchargement/chargement et la gare ferroviaire la plus proche.

Le contrôle du transport combiné est effectué à partir des documents permettant de justifier des caractères international et intermodal de l'opération de transport, tels que le connaissement maritime ou la lettre de voiture fluviale.

Le salarié détaché en France et réalisant des opérations de cabotage dans le cadre d'un transport combiné fait l'objet, par son employeur, d'une déclaration de détachement à compter du 8^{ème} jour de présence sur le territoire national (cf. point 1.2).

Lorsque le transport combiné ne relève pas de l'arrêté de 1991 précité, notamment lorsqu'il n'est pas effectué entre deux États de l'EEE mais en provenance ou à destination d'États tiers, les règles relatives à l'encadrement du cabotage sont applicables. Enfin, lorsque l'entreprise de transport exerce son activité de façon habituelle, continue ou régulière, elle devra s'établir en France, conformément aux dispositions de l'article 6-2 de la LOTI.

2.5.2 Le transport de fret aérien

Les transports routiers de fret aérien concernent le pré ou le post acheminement d'un transport aérien de marchandises, voire son remplacement, par un transport routier. Ils sont effectués sous le couvert de la lettre de voiture prévue par l'arrêté du 9 novembre 1999 (cf. infra, annexe II). La lettre de voiture étant de forme libre, une lettre de transport aérien (LTA) peut être utilisée à cet effet, dès lors que toutes les mentions prévues par cet arrêté y figurent.

Les entreprises de transport routier de marchandises qui ne sont pas établies en France et qui effectuent ce type de transport, ne bénéficient pas des dispositions de la directive 92/106 précitée.

Ces entreprises sont soumises aux règles générales encadrant les opérations de cabotage. Vous leur appliquerez donc les modalités de contrôle prévues par la présente circulaire.

Compte tenu de ce qui précède, vous examinerez avec les transporteurs concernés les modalités leur permettant de s'inscrire au registre des transporteurs en France dans les meilleurs délais.

2.5.3 Location transfrontalière de véhicules avec conducteur

La location transfrontalière de véhicules avec conducteur n'est pas autorisée en France, conformément aux articles 12-1 et 19-1 du décret n° 99-752 du 30 août 1999 *relatif aux transports routiers de marchandises*. Une entreprise de location avec conducteur non résidente qui effectuerait un transport intérieur se verrait appliquer la réglementation du cabotage.

2.5.4 Transport intérieur couvert par une lettre de voiture CMR

Un transport routier international peut être réalisé par plusieurs entreprises. La lettre de voiture CMR doit alors être complétée par le nom des différents transporteurs intervenant dans l'opération de transport (cf. article 35 de la Convention CMR du 19 mai 1956). Le transporteur devra, en outre, compléter la lettre de voiture par les lieux où sont réalisés les changements de véhicules.

Dans cette situation, si les changements de véhicules interviennent en France, le transport effectué sur le territoire français est considéré comme une opération de cabotage, même s'il est effectué sous le couvert de la CMR. En effet, la convention CMR ne traite que des questions contractuelles, sans incidence sur les modalités d'accès au marché. Le transporteur est donc soumis aux dispositions de l'article 6-1 de la LOTI et utilisera la lettre de voiture CMR pour justifier de son transport intérieur.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux transports internationaux effectués par une seule entreprise avec des relais de conducteurs ou des changements de véhicule moteur.

3 - Contrôle du respect des conditions du cabotage en entreprise

3.1 Le contrôle des entreprises de transport

Le contrôle du cabotage dans les entreprises de transport sera orienté notamment à partir des constats d'infractions au cabotage relevées sur route.

Ce contrôle permettra de répondre notamment à deux types de situation :

- les entreprises établies en France, effectuant des opérations de cabotage avec des véhicules d'entreprises non résidentes,
- des entreprises disposant d'installations en France sans inscription au registre en France et effectuant de manière régulière des transports de cabotage avec des véhicules qui lui sont rattachés.

Selon les cas, le transporteur devra demander, sans délai, son inscription au registre des transporteurs tenu par le préfet de la région et prendre les dispositions nécessaires afin de faire circuler ces véhicules sous-couvert d'une licence communautaire délivrée par les autorités françaises.

En application de l'article 6-2 de la LOTI, le non respect de ces règles sera réprimé par le *a* du II de l'article 25 de la loi du 14 avril 1952 précitée qui prévoit une peine d'un an d'emprisonnement et 15 000 € d'amende, avec une possibilité de peine complémentaire interdisant d'effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée d'un an au plus.

Pour les cas flagrants, le contrôle du cabotage dans les entreprises de transport pourra donner lieu à l'immobilisation de l'ensemble du parc de véhicules en infraction avec la réglementation sur le cabotage, y compris les véhicules à vide au moment du contrôle.

En outre, le transporteur établi dans un autre État membre et employant des salariés basés en France qui y exécutent l'essentiel de leur activité sans être rattachés à un établissement français et sans être déclarés auprès des organismes sociaux nationaux encourt les sanctions prévues pour travail dissimulé.

3.2 Contrôle des dispositions applicables aux donneurs d'ordre

Il appartient à l'entreprise donneur d'ordre qui recourt à un transporteur non résident pour effectuer des transports nationaux de s'assurer que les véhicules réalisant les transports qu'elle commande n'effectuent pas plus de 3 opérations de cabotage pour son compte par période de 7 jours. Cette période se termine à minuit le septième jour suivant le début du premier transport de cabotage.

L'entreprise n'est pas tenue de vérifier si ces véhicules ont réalisé préalablement un transport international ou d'autres transports de cabotage. Elle doit conserver durant deux années les documents justifiant les transports réalisés (factures, lettres de voiture, récépissés...) sur lesquels doivent figurer les numéros d'immatriculation des véhicules moteurs concernés.

Les entreprises donneurs d'ordres qui ne respectent pas cette législation sont passibles d'une amende de 15.000 €, en application du dernier alinéa du 1 de l'article 39 de la loi du 8 décembre 2009. Par ailleurs, l'entreprise contrôlée qui n'est pas en mesure de présenter les documents justificatifs précités est passible d'une contravention de la 5^{ème} classe.

Lorsque le donneur d'ordre a recours à des entreprises de transport routier intervenant dans le cadre de transports combinés relevant des conditions définies par la directive du 7 décembre 1992, les dispositions de l'article 39 de la loi précitée ne s'appliquent pas.

4 – Échanges inter-DREAL

Afin de renforcer l'efficacité du dispositif de contrôle du cabotage il vous est demandé, lorsque vous avez connaissance qu'une entreprise non résidente effectue des opérations de cabotage routier de marchandises de manière irrégulière dans d'autres régions que la vôtre, d'en informer chaque DREAL concernée ou la DREIF, afin de leur permettre de cibler leur contrôle.

Il est nécessaire de croiser les informations entre services, pour un contrôle plus efficace. A cet effet, une liste des correspondants qui, au sein des DREAL ou de la DREIF, sont chargés du cabotage est tenue à jour et publiée sur le site intranet du ministère chargé des transports.

5 – La collaboration interministérielle

Le non respect des règles du cabotage peut s'accompagner d'autres infractions relatives au travail illégal ou au versement de cotisations sociales ou fiscales. Afin d'élargir le champ d'investigation, vous veillerez à travailler en étroite collaboration avec l'URSSAF, l'inspection du travail, les douanes, la gendarmerie, la police, ainsi que les services fiscaux. Vous identifierez un contact dans chacune de ces administrations.

Vous pourrez solliciter les habilitations d'investigation et les moyens de ces services pour conduire les phases préalables d'enquêtes nécessaires à la constatation de ces infractions.

Par ailleurs, lorsque vous sanctionnerez une situation de cabotage illégal prolongée concernant un véhicule tracteur immatriculé en dehors de l'EEE ou, jusqu'au 31 décembre 2011, concernant un véhicule tracteur immatriculé en Bulgarie ou en Roumanie, vous veillerez à en informer le service des douanes territorialement compétent, compte tenu des infractions aux règles du régime douanier pouvant également être constatées, notamment en matière d'admission temporaire.

Je vous invite également à vous rapprocher du comité de lutte contre la fraude (CLF) de votre département afin que les agents de vos services puissent participer, en tant qu'experts, aux réunions de cette instance. La direction nationale de lutte contre la fraude (DNLF) a confirmé l'intérêt porté par les actions menées par les DREAL dans ces domaines.

6 – Les outils de formation, d'information et de communication

Les agents chargés du contrôle des transports terrestres ont un rôle essentiel dans le contrôle de la réglementation du cabotage. Une formation spécifique leur est consacrée. Cette formation est également ouverte aux forces de l'ordre.

Une valise de formation est accessible sur le site intranet du ministère chargé des transports et contient les outils nécessaires afin d'informer l'ensemble des agents chargés du contrôle des transports terrestres sur cette nouvelle réglementation. Elle pourra être mise à la disposition des autres corps de contrôle à leur demande.

Vous vous rapprocherez des autres services de contrôle pour organiser des formations au plan local, si nécessaire.

Par ailleurs, l'ensemble de la réglementation relative au cabotage, un recueil des questions-réponses, une plaquette de communication à destination des professionnels du transport, des fiches de cas décrivant de manière concrète des situations de cabotage régulier ou irrégulier, sont également disponibles sur le site internet du ministère chargé des transports :
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/>

ANNEXE II

LES TEXTES EUROPÉENS ET NATIONAUX

1.1 Dispositions communautaires

Le nouveau dispositif qui vise les conditions et les modalités de réalisation du cabotage routier est constitué 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*, dont les articles 8 et 9 concernant le cabotage routier sont entrés en application le 14 mai 2010 ;

- la directive n° 92/106 du Conseil du 7 décembre 1992 modifiée *relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres* ;

Les règles communautaires relatives au détachement sont déterminées par la directive 96/71 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 *concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services*.

1.2 Dispositions nationales

Le contrôle du cabotage s'effectue en application des textes suivants :

- la 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* (loi "ORTF"), notamment ses articles 33 à 36 et 39 ;

- les articles 6-1 et 6-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée *d'orientation des transports intérieurs* ;

- l'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 modifiée de finance pour 1952 ;

- les articles L.1261-1 à L.1263-2 et R.1261-1 à R.1264-3 du code du travail relatifs au détachement des salariés et l'article L.8271-7 du code du travail qui habilite les agents chargés du contrôle des transports terrestres à rechercher les situations de travail dissimulé ;

- l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 modifiée *concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière* qui habilite les agents chargés du contrôle des transports terrestres au contrôle des documents et notamment des déclarations de détachement se trouvant à bord des véhicules ;

- les articles R.325-2, R.325-3 et R.325-9 à R.325-11 du code de la route relatifs à la procédure d'immobilisation du véhicule ;

- le décret n° 90-200 du 5 mars 1990 modifié *relatif à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport* qui précise les documents concernant les opérations d'affrètement devant être conservés par chaque entreprise pour pouvoir être présentés lors d'un contrôle ;

- le décret n° 99-752 du 30 août 1999 modifié *relatif aux transports routiers de marchandises* qui précise les titres et documents concernant les opérations de transport devant être conservés par chaque entreprise pour pouvoir être présentés lors d'un contrôle ;
- le décret n° 2010-389 du 19 avril 2010 *relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux* qui définit le cabotage routier de marchandises et précise les dispositions relatives au détachement des travailleurs salariés en situation de cabotage ;
- l'arrêté du 25 septembre 1991 modifié *relatif à l'exécution des transports combinés de marchandises entre États membres de la Communauté économique européenne* ;
- l'arrêté du 9 novembre 1999 modifié *relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises.*

ANNEXE III

LISTE DES ÉTATS DONT LES TRANSPORTEURS SONT AUTORISÉS À RÉALISER DES OPÉRATIONS DE CABOTAGE

Allemagne
Autriche
Belgique
Chypre
Danemark
Espagne
Estonie
Finlande
Grèce
Hongrie
Irlande
Islande *
Italie
Lettonie
Liechtenstein *
Lituanie
Luxembourg
Malte
Norvège *
Pays-Bas
Pologne
Portugal
République Tchèque
Royaume-Uni
Slovaquie
Slovénie
Suède

Admission de la Bulgarie et de la Roumanie : le 1^{er} janvier 2012

* États de l'EEE non membres de l'U.E.

ANNEXE IV

LES CONDITIONS DU DÉTACHEMENT

Une entreprise établie dans un État membre de l'EEE peut réaliser une prestation de service dans un autre État membre. Cette prestation de service est une prestation de service transnationale.

Le régime du détachement de salariés à l'occasion d'une prestation de service transnationale est fixé par la directive 96/71 CE du 16 décembre 1996. Au sens de la directive 96/71, il ne peut y avoir détachement qu'à l'occasion d'une prestation de services.

Aux termes de l'article 1er de la directive 96/71, trois types de prestation de services définissent le champ d'application de la directive détachement :

- conclusion d'un contrat conclu entre l'entreprise et le client de la prestation dès lors que le salarié détaché par l'entreprise travaille pour le compte de celle-ci et sous sa subordination ;
- détachement d'un salarié d'un établissement ou d'une entreprise d'un groupe dans un établissement ou une entreprise appartenant à un même groupe mais situés dans un autre État membre ;
- prestation de travail temporaire entre une entreprise de travail temporaire et une entreprise utilisatrice situées dans deux États membres différents.

Dans les deux derniers cas, la prestation de service consiste en une fourniture de main d'œuvre. En conséquence, le lien de subordination est exercé par l'utilisateur dans le cas du travail temporaire ou par l'établissement ou l'entreprise d'accueil dans le cas du détachement intragroupe.

Ces conditions sont transposées par les articles L.1262-1 et 2 du code du travail. Le 3° de l'article L.1261-1 du code du travail a ajouté le cas du salarié travaillant pour le compte de l'employeur sans contrat entre ce dernier et un destinataire établi en France. A priori ce cas ne concerne aucune situation concrète dans le secteur des transports et particulièrement celle du cabotage pour laquelle le détachement ne peut se faire que dans le cadre d'une prestation de transport.

Pour qu'il y ait détachement en France, il doit y avoir un contrat de travail préexistant au détachement entre un salarié et un employeur régulièrement établi et exerçant son activité hors de France. Il faut que le salarié, travaillant habituellement pour celui-ci, exécute à la demande de cet employeur, son travail pendant une durée limitée en France (article L.1261-3 du code du travail).

L'article L.1262-3 du code du travail exclut que puisse se prévaloir des dispositions sur le détachement de salariés l'employeur exerçant une activité de façon habituelle, stable et continue sur le territoire national, lorsque cette activité est orientée vers le territoire national ou lorsqu'elle comporte la recherche de clientèle ou le recrutement de salariés sur le territoire national.

Le régime du détachement emporte pour conséquences que sont applicables au salarié détaché les dispositions de l'article L.1262-4 du code du travail, notamment celles relatives au travail illégal, les règles relatives à la santé et à la sécurité au travail, à la durée du travail, aux jours fériés et au salaire minimum.

Enfin, encourt les sanctions pour travail illégal, et ne peut invoquer les dispositions sur le détachement ou sur le cabotage, l'entrepreneur de transport établi dans un autre État membre qui emploie une flotte de véhicules et un effectif de salariés basés en réalité en France et y exécutant l'essentiel de ses transports sans disposer d'un établissement déclaré en France, sans que son activité de transporteur y soit enregistrée et sans que ces salariés y aient fait l'objet des déclarations auprès des organismes sociaux nationaux (sans préjudice des déclarations fiscales).