



Leila Esnard

Avocate associée chez Lewis & Co AARPI,
spécialisée en droit des transports

Leila.esnard@lewiscolaw.com – www.lewiscolaw.com

Cabotage routier Attention, votre responsabilité pénale peut être engagée



Chargeurs, commissionnaires ou destinataires français peuvent être tentés de confier à des transporteurs de l'Union européenne le transport de marchandises non seulement dans l'espace intracommunautaire mais aussi sur le territoire national. Cette activité de cabotage est alors soumise à des règles strictes qui engagent la responsabilité des transporteurs et de leurs donneurs d'ordre.

Le cabotage routier désigne la faculté accordée à un transporteur, non établi en France, de réaliser un transport entre deux points du territoire français. Il reste soumis à des conditions strictes, qui s'adressent essentiellement aux transporteurs routiers, mais les chargeurs peuvent également se retrouver sanctionnés – pénalement – lorsque lorsqu'elles ne sont pas respectées.

1• Les opérations de cabotage routier autorisées dans l'Union européenne

Seuls les transporteurs routiers résidant en France, et enregistrés auprès du registre des transporteurs français, sont en principe habilités à réaliser des transports entre 2 points sur le territoire français. Dans le cadre du marché unique et de la libre prestation des services de la Communauté européenne, le secteur a dû faire l'objet d'une libéralisation. Différents États, dont la France, ont alors milité pour maintenir des protections nationales face aux disparités sociales et concurrentielles de ce secteur en Europe. Le fruit de ce consensus transparaît dans le règlement (CE) 1072/2009 du 21 octobre 2009, établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchan-

Le règlement permet aux transporteurs titulaires d'une licence de transport communautaire d'effectuer jusqu'à trois opérations de cabotage dans un délai maximal de 7 jours.

disées par route* qui régit aujourd'hui le principe et les limites du cabotage dans les États de l'UE. Le règlement permet aux transporteurs titulaires d'une licence de transport communautaire d'effectuer, à l'issue d'un transport international à destination de la France, jusqu'à trois opérations de cabotage dans un délai maximal de 7 jours**. Ainsi, un transporteur allemand pourra transporter des marchandises depuis Berlin jusqu'à Marseille, puis réaliser un premier transport de Marseille à Lyon, un deuxième de Lyon à Paris, et enfin un troisième de Lille à Strasbourg, si ces 3 transports sont bien intervenus dans les 7 jours à compter de la livraison à Marseille.

2• Les obligations du donneur d'ordre en cas de cabotage

Comme souvent, le législateur européen a laissé aux États membres toute latitude pour faire assurer le respect de la législation européenne sur le territoire national.

Or, la France a pris l'initiative d'imposer des obligations non seulement au transporteur, mais aussi au donneur d'ordre du transporteur (chargeur, commissionnaire ou destinataire). Et ce dernier n'en a pas toujours conscience.

L'article L3421-7 du Code des transports prévoit ainsi qu' « une entreprise ne peut faire réaliser par une entreprise de transport routier de marchandises plus de trois prestations de cabotage sur une période de sept jours à compter du chargement de la première opération de cabotage ».



© Adobe stock

Il appartient donc au donneur d'ordre de s'assurer impérativement que :

- 1- il confie au transporteur étranger un maximum de trois opérations consécutives de cabotage sur le territoire français ;
- 2- ces opérations réunies n'excéderont pas une durée de 7 jours.

Par contre, le donneur d'ordre n'a pas à vérifier si le transporteur étranger a effectué au préalable un transport international. En réalité, le législateur considère que le donneur d'ordre qui a confié plus de 3 opérations de cabotage (ou des opérations excédant 7 jours), est automatiquement conscient de la violation de la législation sur le cabotage par le transporteur. En quelque sorte, il se fait complice des pratiques illégales de ce dernier.

Pour autant, le donneur d'ordre, qui n'est pas nécessairement un professionnel du transport, doit être à même de saisir ce qui constitue une opération de cabotage.

Qu'est-ce qu'une opération de cabotage ?

Cette notion n'est pas clairement déterminée dans le règlement européen (ni clarifiée dans le règlement du 15 juillet 2020). Or, les États membres ont adopté des interprétations divergentes, notamment en cas de groupage ou de dégroupage. Est-il possible de livrer en plus de 3 points distincts sur le territoire national une cargaison chargée en un point

unique ? Est-il possible de charger en plus de 3 points pour décharger l'ensemble de la cargaison en un lieu unique de destination ?

Le législateur français a raisonné en termes d'opération de transport entre deux points d'une marchandise donnée : chaque opération doit être matérialisée par une lettre de voiture nationale. Un arrêté du 9 novembre 1999 prévoit expressément qu'en cas d'expéditeurs ou de destinataires multiples, la possibilité d'émettre une lettre de voiture couvrant l'ensemble des marchandises n'est pas applicable aux opérations de cabotage.

En pratique, en cas de contrôle, les autorités vérifieront tout simplement la présence à bord du véhicule :

- de la lettre de voiture internationale ;
- des lettres de voiture nationales.

S'il existe plus de 3 lettres de voiture nationales à bord du véhicule émanant du même donneur d'ordre, la responsabilité de ce dernier sera recherchée.

Le droit français, contraire au droit européen ?

L'article 8.2 du règlement et une jurisprudence récente de la CJUE*** suggèrent que restreindre l'opération de cabotage à un transport depuis un seul point de chargement vers un seul point de déchargement pourrait être contraire au droit européen. En effet, le règlement fait lui-même référence à la possibilité qu'une opération de cabotage unique puisse avoir plusieurs points de déchargement pour un même point de chargement.

Cette question n'a pas encore été tranchée. Dans l'attente, et pour éviter les poursuites pénales, il est probablement préférable pour les donneurs d'ordre de se limiter à l'équation :

$$1 \text{ marchandise d'un point A à un point B} = 1 \text{ opération de cabotage.}$$

Les sanctions pour le donneur d'ordre en cas de cabotage irrégulier

En cas de violation de ses obligations, le donneur d'ordre s'expose à une amende pouvant atteindre 15 000 € (et même 75 000 € pour une entreprise) et/ou l'interdiction de faire effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée maximale d'un an. Cette dernière sanction pourrait bien évidemment avoir

des répercussions dramatiques pour des entreprises dont les clients et/ou fournisseurs seraient établis en France.

* Auquel le règlement (UE) 2020/1055 du 15 juillet 2020, qui entrera en vigueur le 21 février 2022, apporte quelques modifications.

** À compter du 21 février 2021, le transporteur devra aussi respecter un délai de carence de 4 jours entre chaque période de cabotage.

*** Cour de justice de l'Union européenne CJUE 12.04.2018 C-541-16.

S'il existe plus de 3 lettres de voiture nationales à bord du véhicule émanant du même donneur d'ordre, la responsabilité de ce dernier sera recherchée.