

Les Français sur la touche, les étrangers sur la route... : interdiction du cabotage pendant 6 mois



Les Français sur la touche, les étrangers sur la route... : interdiction du cabotage pendant 6 mois

C'était le 17 avril dernier. Il y a tout juste un peu plus d'un mois. Au cœur de la crise sanitaire et de l'arrêt quasi-total de toute activité économique en France, l'OTRE exprimait au secrétaire d'État aux Transports une demande : la suspension du cabotage pour six mois.

L'idée ?

Empêcher des entreprises à la main d'œuvre bon marché venues des pays de l'Est de l'Europe ou de la péninsule ibérique, de faire de façon abusive, voire illégalement, du cabotage en France,

opérant ainsi une concurrence déloyale par rapport aux entreprises françaises mais aussi en bravant les règles sanitaires.

Réponse : Silence !

Dans ce courrier, Mme Aline MESPLES interpellait M. Jean-Baptiste DJEBBARI en lui demandant de saisir l'Union Européenne pour faire valoir la clause de sauvegarde* aux fins d'obtenir, d'urgence la suspension du cabotage pour une durée limitée. L'OTRE a été soutenue dans sa démarche par la CPME (Confédération des petites et moyennes entreprises) et les organisations syndicales FO-UNCP et FGTE-CFDT.

Dans des circonstances exceptionnelles et difficiles, la demande, outre qu'elle est juste, n'est qu'un ensemble de bon sens !

Demande de bon sens pour protéger un marché intérieur menacé par la présence accrue de nombreux camions étrangers qui « *profitent* » allègrement et sans vergogne de la situation. Demande de protection légitime au gouvernement de la République sensé défendre et protéger les entreprises sur son sol, et par extension, sa propre économie. Bon sens encore que de renforcer les contrôles et prévenir les affres d'un cataclysme économique et social.

Silence... Le gouvernement est aux abonnés absents !

Et pendant que les transporteurs français sont sur la touche, les étrangers sont sur la route, selon cette expression du journal l'Est Républicain du 5 mai 2020 dans lequel le secrétaire général de l'OTRE Franche-Comté/Bourgogne, M. François MERCIER explique : « *Regardez sur les routes. Depuis le début de la crise sanitaire, les camions petits et gros des pays de l'Est, Pologne, Hongrie, Roumanie et d'ailleurs, pullulent* ». Faute de contrôles des corps de l'État, ces conducteurs étrangers restent un mois, voire davantage sur le sol français pour y effectuer des livraisons de marchandises dans le cadre d'opérations de cabotage.

Silence de l'État...

Que dire encore de cette escorte de gendarmerie de Haute-Garonne rapportant, photos à l'appui sur sa page Facebook, qu'elle a accompagné et sécurisé la livraison de 200 000 masques chirurgicaux. Or il s'agissait d'un VUL polonais typique (avec couchette au-dessus du volant et bâche à la place des portes arrière) qui plus est, conduit par des Ukrainiens...** Et pendant ce

temps-là, les conducteurs français sont contraints de rester chez eux en chômage partiel !

Silence toujours...

Demande de bons sens, pourtant, dont on était en droit d'attendre du gouvernement qu'il s'en saisisse ne serait-ce qu'au nom et en hommage de cette « *deuxième ligne* », si chère au Président de la République, celle qui a permis à la nation de « *tenir* » au plus fort de la pandémie. Deuxième ligne dans laquelle 20 à 25 % des entreprises de transport routier de marchandises sont restées en activité pour les filières de premières nécessités, alimentaires, médicales, agricoles...

Silence total...

Comment ne pas interpréter cette absence de réponse comme une forme d'ingratitude pour des femmes et des hommes qui auraient mérités, eux aussi, des applaudissements vespéraux ?

Silence généralisé malgré les risques sanitaires...

Or, suspendre le cabotage c'est aussi préserver des conditions sanitaires rappelées quasi quotidiennement par les autorités publiques françaises. On est en droit de s'interroger sur les circonstances dans lesquelles exercent les conducteurs étrangers. À la différence des conducteurs français, il n'existe aucune garantie que les entreprises étrangères appliquent les règles notamment sur tous les lieux de chargement et de déchargement, les aires de repos et de services, d'autant plus que l'Europe elle-même peine à coordonner les politiques sanitaires dans cette période... C'est si vrai d'ailleurs que certains pays, comme l'Espagne, à l'heure du déconfinement, envisage de fermer leurs frontières aux véhicules particuliers. Ou est le sens de cette mesure si l'on imagine un transporteur espagnol venir travailler plusieurs jours dans le marché intérieur français et repartir chez lui ensuite ?

Silence coupable d'abandon d'un secteur d'activité...

Suspendre le cabotage c'est préservé les prix de transport face à une forme de dumping tarifaire d'entreprises low-cost qui pillent les marchés hexagonaux échappant aux transporteurs français durement éprouvés par la crise sanitaire.

Silence confiné au mutisme de la part du destinataire. Rien. Dans ce crescendo mêlé de silences et d'inactions gouvernementales, l'OTRE appelle encore une (dernière) fois à la responsabilité de ceux qui ont le pouvoir de demander légitimement l'application de la clause de sauvegarde.

À défaut, l'expression de la colère, elle, est rarement muette. Et lorsqu'elle vient de la base, elle est rarement contrôlable quand il s'agit, ni plus ni moins, que d'une question de survie de l'entreprise et des emplois....

Philippe BONNEAU

(*) Le règlement européen n° 93-3118 du 25 octobre 1993 relatif à l'accès au marché du transport routier prévoit, en cas de perturbation grave du marché intérieur, la possibilité pour un État de demander l'application de la clause de sauvegarde. Cette clause permet de prendre des mesures restrictives et de sauvegarde concernant le cabotage.

(**) Transporteurs.net du 11 mai 2020 Réf 50606