

L'OTRE saisit le Secrétaire d'État pour la mise en œuvre de la clause de sauvegarde sur le cabotage



L'OTRE saisit le Secrétaire d'État pour la mise en œuvre de la clause de sauvegarde sur le cabotage

Dans un courrier du 17 avril, adressé au Secrétaire d'Etat aux Transport Jean-Baptiste DJEBBARI, dans un contexte de crise sanitaire qui perturbe gravement le marché intérieur et fragilise fortement les nombreuses TPE et PME du transport routier français, implantées sur tout le territoire, l'OTRE demande au ministre de saisir l'Union Européenne pour faire valoir la clause de sauvegarde et demander la suspension du cabotage pour une période de 6 mois.

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.

Les enquêtes de terrain effectuées par les différentes organisations professionnelles du secteur

sont convergentes et font clairement apparaître que seules 20 à 25 % des entreprises de transport routier de marchandises sont en activité pour les filières de premières nécessités, alimentaires, agricoles, médicales ...

Ces flux sont totalement désorganisés, avec des retours à vide, des impacts sociaux importants et des coûts fixes de structures qui perdurent, autant d'éléments objectivés par les récents travaux du Comité National Routier, sur l'augmentation des coûts de revient. Dans le même temps, nous observons une tension baissière des prix de transport, provoquée par une offre de véhicules très supérieure à la demande des clients.

Par ailleurs, 81 % d'entre elles sont en arrêt total ou en très forte baisse d'activité (25 % à l'arrêt total, 55 % à l'arrêt partiel). En moyenne, les chefs d'entreprise estiment avoir perdu 48 % de chiffre d'affaire au cours de ces semaines de confinement et 52 % des camions sont à l'arrêt. Nous savons que la relance de l'activité économique sera lente et progressive, après la période de confinement actuelle.

L'OTRE s'inquiète des conditions sanitaires dans lesquelles exercent les conducteurs étrangers. La branche des transports routiers et de la logistique vient de publier un guide des bonnes pratiques approuvé par le Ministère du Travail et votre Ministère. Il acte des règles sanitaires strictes visant à éviter la propagation du COVID19 au-delà de la période de confinement. Il n'existe aucune garantie que les entreprises étrangères appliquent les mêmes 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 de pandémie.

L'OTRE note à ce stade que le déconfinement des populations et donc la reprise d'activité pour les économies nationales ne sera pas homogène en Europe. Si ce fait n'a pas de conséquences à première vue sur la circulation des marchandises puisque autorisées par l'ensemble des pays européens, elle créera obligatoirement, des opportunités de marché en fonction de la reprise échelonnée des outils de production, de distribution, de commerces, défavorables aux pavillons nationaux les plus tardivement réactifs.

Dès lors, comment imaginer que nous pourrions laisser nos salariés en chômage partiel, nos véhicules sur parc, alors que des opérateurs étrangers pourraient capter notre marché national dans des conditions sanitaires dégradées ?

L'OTRE affirme qu'il n'y aura pas de pénurie de poids lourds dans les mois à venir. La reprise économique sera lente et progressive. L'offre de transport est aujourd'hui très largement supérieure à la demande, elle le sera encore pendant de nombreux mois.

Dès lors, il est crucial pour la survie des entreprises françaises du TRM, et particulièrement les PME, de garantir une activité minimale sans que celle-ci puisse être captée par des

pavillons étrangers pratiquant pour certains le dumping social. En ce sens, la suspension du cabotage s'impose. L'État français doit donc protéger ses entreprises, c'est tout le sens de la clause de sauvegarde, nul ne peut nier que la crise sanitaire actuelle porte gravement atteinte au marché intérieur français.

Consultez la lettre de la présidente de l'OTRE ci-dessous