

Cabotage irrégulier, vers des politiques de contrôle plus efficaces et plus homogènes

Les contrôles opérés par les brigades fluviales en termes de sécurité et de respect de la législation applicable à l'exercice de la profession batelière se focalisent essentiellement sur les bateaux de commerce battant pavillon français. Peu de contrôles sont effectués s'agissant des règles relatives au cabotage à l'encontre des transporteurs non-résidents par les autorités compétentes sur le réseau national. Cette insuffisance de contrôles peut amener à une distorsion de concurrence entre les transporteurs fluviaux européens et nationaux.

Les bateliers européens qui effectuent des prestations de transport sur le territoire national au-delà des durées légales fixées par la loi, bénéficiant déjà de régimes fiscaux et sociaux plus avantageux que leurs concurrents français, se voient conférer de facto un avantage compétitif. Cette situation a pour conséquence la diminution des taux de frets sur le réseau navigable français.

Dans le transport fluvial, la pratique du cabotage est encadrée par des règles communautaires et par des règles françaises. Les règles communautaires définissent le cabotage fluvial comme la réalisation d'un transport de marchandises (ou de personnes) par voies navigables dans un État membre de l'Union européenne dans lequel l'entreprise qui réalise la prestation de transport n'est pas établie. Le droit français précise, quant à lui, la limitation de durée pour réaliser des transports nationaux de cabotage, fixée à 90 jours consécutifs ou 135 jours sur une période de 12 mois.

Nonobstant l'existence de dispositions encadrant le cabotage fluvial en France, certaines entreprises établies hors de France continuent d'exploiter sur le territoire un bateau de commerce pour une durée supérieure à celle fixée par la loi, en mettant leurs unités fluviales et leurs équipages à la disposition d'un locataire établi sur le territoire. On parle dans ce cas de location transfrontalière et non plus de transport pour compte d'autrui.

Or, depuis l'adoption de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi Macron, en juillet 2015, la location d'un bateau de marchandises avec équipage par une entreprise établie en France auprès d'une entreprise non-résidente est sanctionnée de la même manière que le cabotage irrégulier.

Depuis le 1er juillet 2016, un décret est venu renforcer la lutte contre le dumping social. Désormais, une entreprise établie à l'étranger, qui détache des salariés navigants de façon temporaire en France pour un ou plusieurs trajets, doit établir une attestation de détachement en français, dont un exemplaire doit être conservé par le salarié à bord.

En dépit de l'existence de ces textes, des irrégularités persistent toujours sur notre territoire remettant en cause la concurrence loyale et saine entre les professionnels. Il est donc nécessaire de poursuivre des efforts pour garantir l'application de cette nouvelle réglementation, sachant que les contrôles fluviaux ne sont pas harmonisés sur l'ensemble du territoire national.

La CNBA travaille actuellement en étroite collaboration avec la brigade fluviale de Douai pour lutter contre le cabotage irrégulier. De cette coopération, un signalement auprès d'un juge judiciaire a été effectué par la brigade fluviale en septembre 2016.

Cabotage irrégulier, vers des politiques de contrôle plus efficaces et plus homogènes

Un meilleur contrôle des entreprises de transport battant pavillon européen, s'appuyant sur la communication par Voies navigables de France de ses fichiers aux services de contrôle compétents, y gageront d'un rééquilibrage concurrentiel entre les entreprises nationales et celles établies hors de France.

La position concurrentielle de la flotte nationale est primordiale dès lors qu'elle favorise l'attractivité et le dynamisme du secteur et in fine la création d'emplois.