



**2021-SACS-52-ConcPro**

**Épreuve n°1 : Questionnaire – Contrôle des Transports Terrestres**

**Recrutement par concours professionnel de secrétaire d'administration et de contrôle du développement durable – classe supérieure**

**Répondre, par un court développement, à une série de deux à quatre questions à partir d'un dossier comportant des documents relatifs aux politiques publiques portées par les ministères chargés de la transition écologique et de la cohésion des territoires.**

**Session 2021**

**Durée : 2 heures – Coefficient : 3**

**Les copies ne devront comporter qu'une seule couleur d'encre.**

**Les candidats utiliseront un stylo-bille de couleur foncée exclusivement noire ou bleue.**

**Aucun document personnel n'est autorisé.**

**Toute composition qui comportera une signature, un nom d'emprunt ou autre, ou tout autre signe distinctif sera rejetée par le jury.**

*Les candidats se conformeront aux instructions données dans le document « Consignes aux candidats » reçu avec leur convocation, ainsi qu'à celles données par le responsable de salle.*

*Toute page d'une copie entamée est numérotée X/4 ou X/8, selon le nombre de copies utilisées.*

*Chaque cartouche d'identification des copies utilisées est renseigné en complétant les champs suivants :*

Nom de famille :  Prénom(s) :  Numéro Inscription :  Né(e) le :

Concours / Examen : **SACS-52-ConcPro**

Section/Spécialité/Série : **Contrôle des transports terrestres**

Épreuve : **Questionnaire**

Matière : **Sans objet**

Session : **2021**

***Ce document comporte 18 pages de sujet y compris celle-ci, dont un dossier de 15 pages, composé de 08 documents (voir détail page 3).***

**QUESTION N°1 :** Quels sont les critères qui permettent de qualifier une situation de conducteur sous le statut de travailleur détaché ?

*Répondre sur la **page n°1 de la copie** en **10 lignes maximum** en intitulant la page : **Question 01***

**QUESTION N°2 :** Quels sont les grands objectifs attendus de la mise en place du paquet mobilité ? Rappelez quels sont les textes réglementaires modifiés ou adoptés.

*Répondre sur la **page n°2 de la copie** en **10 lignes maximum** en intitulant la page : **Question 02***

**QUESTION N°3:** Le paquet mobilité prévoit l'équipement des PL au plus tard en 2025 de chronotachygraphe intelligent. Précisez quelles sont les nouvelles possibilités de contrôle avec cet outil en matière de détachement et des conditions de travail des conducteurs.

*Répondre sur la **page n°3 de la copie** en **20 lignes maximum** en intitulant la page : **Question 03***

**QUESTION N°4 :** Décrivez les mesures du paquet mobilité qui ont vocation à lutter contre la concurrence déloyale.

*Répondre sur la **page n°4 de la copie** en **20 lignes maximum** en intitulant la page : **Question 04***

	<b>DOSSIER</b>	
<b>DOCUMENT 1</b>	Extrait du site internet CHRONOSERVICES	Pages 4 à 5
<b>DOCUMENT 2</b>	Communiqué de presse Jean Baptiste DJEBBARI	Page 6
<b>DOCUMENT 3</b>	Article L1261-3 du code du travail et Extrait de la directive 96/71/CE du parlement européen et du conseil du 16 décembre 1996	Pages 7 à 8
<b>DOCUMENT 4</b>	Extrait BTL n° 3793 – Adoption du paquet routier	Pages 9 à 10
<b>DOCUMENT 5</b>	Extrait BTL n°3814 - Détachement affrètement	Page 11
<b>DOCUMENT 6</b>	Extrait Directive 2020/1057 du parlement européen et du conseil du 15 juillet 2020 -	Pages 12 à 15
<b>DOCUMENT 7</b>	Extrait du blog CHRONOTRUCK du 13 janvier 2021 - Paquet mobilité	Pages 16 à 17
<b>DOCUMENT 8</b>	Extrait site internet Fédération Nationale des Transports routiers - Paquet mobilité 2020	Page 18

## DOCUMENT 1

<http://www.chronoservices.fr/fr/actualites/08/02/2019/communiqués-et-evenements.html>

Qu'est-ce que l'annexe 1 C ?

**La Commission Européenne a revu la législation sur le chronotachygraphe afin de rendre la fraude plus difficile, améliorer l'efficacité des contrôles du système et réduire l'aspect administratif pour les entreprises.**

Dans cet objectif, le règlement [UE2016/799](#) mettant en œuvre le règlement n° 165/2014 relatif au tachygraphe dans les transports routier, a défini les avancées technologiques du futur chronotachygraphe nommé « tachygraphe intelligent », et des cartes associées.

Qu'est-ce qu'un tachygraphe intelligent ?

Les tachygraphes intelligents constituent la nouvelle génération d'enregistreurs numériques embarqués destinés à faire respecter le règlement n°561/2006 en matière de temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels.

Les nouvelles fonctionnalités tirent pleinement parti des technologies numériques avancées telles que la localisation des camions par satellite (nommée GNSS), la communication à courte portée vers les forces de l'ordre (nommée DSRC) et l'interconnexion avec d'autres applications connectées, telles que le téléchargement des données d'activité en Bluetooth, via une interface avec les services de transports intelligents (nommée STI).

Le tachygraphe intelligent permettra, par exemple, l'enregistrement automatique des points de départ et d'arrivée des trajets, l'accès à distance par les autorités de contrôle aux informations sur une éventuelle utilisation abusive du tachygraphe.



Tout comme aujourd'hui, les tachygraphes intelligents seront configurés, programmés et calibrés par les Organismes agréés.

#### **GNSS (Global Navigation Satellite System) :**

C'est une communication entre les satellites et tachygraphe intelligent. Il permet d'enregistrer **automatiquement dans le tachygraphe la position** du véhicule en début et fin de période de travail journalière et toutes les 3 heures de conduite cumulée.

#### **STI (Systèmes de Transport Intelligents / En anglais ITS - Intelligent Transportation Systems) :**

Système utilisant les technologies de l'information et la communication dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et la gestion de la circulation.

#### **DSRC (Dedicated Short Range Communication) :**

C'est une communication à courte portée, spécialement conçus pour les systèmes de transport intelligent (STI ou ITS) c'est à dire pour les communications entre un véhicule et l'infrastructure routière. Le DSRC est utilisé par les agents de contrôle. Il leur permet de **présélectionner à distance** les véhicules pour lesquels il existe une présomption d'anomalie ou de fraude.

### **Quand sera-t-il mis en place ?**

Tous les véhicules soumis au règlement n°561/2006, nouvellement immatriculés, devront obligatoirement être équipés d'un tachygraphe intelligent. Les anciens véhicules auront un délai de 15 ans pour s'équiper de ce nouveau système pour circuler en dehors de leur Etat d'immatriculation.

### **Quels sont les changements sur les cartes tachygraphes ?**

Des modifications sont notamment apportées dans la puce, la matière première de la carte ou encore le visuel de la carte, comme par exemple la photo, qui sera dorénavant en noir et blanc.

### **Que faut-il savoir sur la mise en place des nouvelles cartes ?**

Le remplacement des cartes tachygraphiques en cours de validité n'est pas exigé. Les cartes actuelles et celles correspondant à la réglementation UE 2016/799 seront compatibles dans les deux versions de tachygraphes. Seules les cartes d'atelier doivent être remplacées afin d'étalonner les tachygraphes intelligents.

A compter du 15 mai 2019, les cartes délivrées aux Conducteur, Entreprise et Corps de Contrôle seront uniquement des cartes de nouvelles générations. Le prix des cartes est inchangé.

# Jean-Baptiste Djebbari se réjouit de l'adoption par le Parlement européen du « paquet mobilité »

Le Vendredi 10 juillet 2020

Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports, se réjouit de l'adoption

par le Parlement européen du « paquet mobilité » qui vise à renforcer la protection des chauffeurs routiers et à favoriser une concurrence plus équilibrée dans le secteur. Le Parlement européen vient de donner son accord sur les nouvelles règles européennes

sociales et de concurrence en matière de transport routier (« paquet mobilité »).

Cette révision de la législation européenne permettra, d'une part, d'améliorer les conditions de vie et de travail des chauffeurs routiers et, d'autre part, de mieux réguler le secteur du transport routier pour un marché unique plus équilibré au sein de l'Union européenne.

Il s'agit d'une réelle avancée pour le secteur du transport routier : en effet, le « paquet

mobilité » confirme l'interdiction pour les conducteurs de prendre leur repos hebdomadaire normal à bord des véhicules, y compris lorsqu'ils stationnent sur des parkings aménagés. Cette mesure, fortement défendue par la France, complétée par l'obligation d'un retour régulier des conducteurs dans leur pays, est un gage d'une meilleure qualité de vie et du respect de la dignité des travailleurs. La France salue également l'application de ces dispositions aux exploitants et conducteurs de véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes qu'elle a fortement soutenue.

De nouveaux outils sont mis à disposition des Etats membres contre les abus qui déséquilibrent la concurrence, notamment pour lutter contre les entreprises « boîtes aux lettres » et le cabotage systématique : le paquet mobilité prévoit à cette fin le retour régulier du véhicule dans le pays d'établissement du transporteur toutes les huit semaines, l'application des règles du détachement sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne avec des modalités adaptées aux spécificités du secteur, un encadrement renforcé du cabotage (opérations sur le marché domestique d'un Etat, réalisées par une entreprise établie dans un autre Etat membre), grâce notamment à l'introduction d'une période de carence obligatoire de quatre jours entre deux périodes de cabotage pour lutter contre le cabotage systématique.

Les moyens de contrôle seront renforcés et plus efficaces grâce à l'équipement accéléré des véhicules par des tachygraphes intelligents dotés de fonctionnalités nouvelles telles que l'enregistrement des passages de frontière.

La France a beaucoup œuvré avec ses partenaires de « l'Alliance du routier » pour parvenir à cet accord, obtenu après trois ans de négociation.

## DOCUMENT 3

### Article L1261-3 du code du Travail

Est un salarié détaché au sens du présent titre tout salarié d'un employeur régulièrement établi et exerçant son activité hors de France et qui, travaillant habituellement pour le compte de celui-ci hors du territoire national, exécute son travail à la demande de cet employeur pendant une durée limitée sur le territoire national dans les conditions définies aux articles L. 1262-1 et L. 1262-2 .

### Extrait de la directive 96/71/CE du parlement européen et du conseil du 16 décembre 1996

#### *Article premier*

#### **Objet et champ d'application**

-1. La présente directive garantit la protection des travailleurs détachés durant leur détachement en ce qui concerne la libre prestation des services, en fixant des dispositions obligatoires concernant les conditions de travail et la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, qui doivent être respectées.

-1 *bis*. La présente directive ne porte en aucune manière atteinte à l'exercice des droits fondamentaux reconnus dans les États membres et au niveau de l'Union, notamment le droit ou la liberté de faire grève ou d'entreprendre d'autres actions prévues par les systèmes de relations du travail propres aux États membres, conformément à la législation et/ou aux pratiques nationales. Elle ne porte pas non plus atteinte au droit de négocier, de conclure et d'appliquer des conventions collectives ou de mener des actions collectives conformément à la législation et/ou aux pratiques nationales.

1. La présente directive s'applique aux entreprises établies dans un État membre qui, dans le cadre d'une prestation de services transnationale, détachent des travailleurs, conformément au paragraphe 3, sur le territoire d'un État membre.

2. La présente directive ne s'applique pas aux entreprises de la marine marchande en ce qui concerne le personnel navigant.

3. La présente directive s'applique dans la mesure où les entreprises visées au paragraphe 1 prennent l'une des mesures transnationales suivantes:

a) détacher un travailleur, pour leur compte et sous leur direction, sur le territoire d'un État membre, dans le cadre d'un contrat conclu entre l'entreprise d'envoi et le destinataire de la prestation de services opérant dans cet État membre, pour autant qu'il existe une relation de travail entre l'entreprise d'envoi et le travailleur pendant la période de détachement

ou

b) détacher un travailleur sur le territoire d'un État membre, dans un établissement ou dans une entreprise appartenant au groupe, pour autant qu'il existe une relation de travail entre l'entreprise d'envoi et le travailleur pendant la période de détachement

ou

c) en tant qu'entreprise de travail intérimaire ou en tant qu'entreprise qui met un travailleur à disposition, mettre un travailleur à la disposition d'une entreprise utilisatrice établie ou exerçant son activité sur le territoire d'un État membre, pour autant qu'il existe une relation de travail entre

l'entreprise de travail intérimaire ou l'entreprise qui met un travailleur à disposition et le travailleur pendant la période de détachement.

Lorsqu'un travailleur qui a été mis à la disposition d'une entreprise utilisatrice par une entreprise de travail intérimaire ou une entreprise qui met un travailleur à disposition conformément au point c) doit exécuter un travail dans le cadre d'une prestation de services transnationale au sens du point a), b) ou c), assurée par l'entreprise utilisatrice sur le territoire d'un État membre autre que celui dans lequel le travailleur travaille habituellement pour l'entreprise de travail intérimaire ou l'entreprise qui met un travailleur à disposition ou pour l'entreprise utilisatrice, ce travailleur est considéré comme étant détaché sur le territoire de cet État membre par l'entreprise de travail intérimaire ou l'entreprise qui met un travailleur à disposition avec laquelle le travailleur a une relation de travail. L'entreprise de travail intérimaire ou l'entreprise qui met un travailleur à disposition est considérée comme une entreprise visée au paragraphe 1 et se conforme intégralement aux dispositions pertinentes de la présente directive et de la directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil.

L'entreprise utilisatrice informe l'entreprise de travail intérimaire ou l'entreprise qui met un travailleur à disposition qui a mis le travailleur à sa disposition, en temps utile avant le début du travail visé au deuxième alinéa.

4. Les entreprises dans un État non membre ne peuvent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un État membre.

## *Article 2*

### **Définition**

1. Aux fins de la présente directive, on entend par travailleur détaché, tout travailleur qui, pendant une période limitée, exécute son travail sur le territoire d'un État membre autre que l'État sur le territoire duquel il travaille habituellement.

2. Aux fins de la présente directive, la notion de travailleur est celle qui est d'application dans le droit de l'État membre sur le territoire duquel le travailleur est détaché.

## ADOPTION DU PAQUET ROUTIER

Par [Natalie Grange](#)

## Entre satisfaction et questionnement

Si les fédérations professionnelles françaises représentant les transporteurs routiers ne tarissent pas d'éloge depuis l'annonce du vote du paquet routier par le parlement européen (voir *BTL* n° 3793, p. 426), il est à craindre que les futurs textes ne résolvent pas la totalité des problèmes posés par l'ouverture des marchés nationaux à la concurrence étrangère.

Au lendemain du vote des députés européens venant clôturer le parcours législatif de l'ensemble des textes régulant le marché du transport routier européen, baptisé « Paquet routier » lors de son élaboration par la Commission en 2017, les représentants des transporteurs français ne cachaient pas leur joie. L'OTRE applaudissait des deux mains, le « Bureau commun » à Bruxelles de la FNTR (France), BGL (Allemagne) et NLA (Pays nordiques) se réjouissait d'avoir vu aboutir un certain nombre de ses préconisations pendant que les représentants du groupe de Visegrad, qui regroupe les pays d'Europe centrale et d'Europe de l'Est, soulignaient, à l'image du syndicat bulgare des transporteurs internationaux, que « *les transporteurs d'Europe de l'Est au sein de l'Union européenne seront lourdement désavantagés par rapport aux entreprises d'Europe de l'Ouest* ».

Peut-on dire que les transporteurs des pays opposés au libéralisme à tout crin aient remporté la guerre de la concurrence sur les routes européennes ? Rien n'est moins sûr. Tout d'abord parce que le

paquet routier comprend une directive, et que la transposition des textes communautaires en droit national, *via* une loi, comporte bien souvent des surprises de dernier moment. Dans ce cas précis, la directive porte sur le détachement, c'est dire si le sujet est à risque... Ensuite parce que l'application de l'ensemble des mesures va prendre encore de longs mois (à l'exception des règles portant sur le temps de repos, qui entreront en vigueur 20 jours après la publication du paquet routier). Pour ce qui est des règles réorganisant le détachement et l'accès au marché, il faudra attendre 18 mois après ladite publication. Entre-temps, la crise économique post Covid-19 pourrait bien avoir amené son lot de dépôts de bilan.

Enfin, la bonne exécution de nouvelles règles indéniablement plus protectrices, est liée à l'équipement des véhicules en chronos « intelligents », capables de renseigner les administrations compétentes des États membres sur la localisation du véhicule et les trajets parcourus, au développement de l'IMI, le système d'information du marché intérieur... et au développement des contrôles. Autant de « si » qui prennent du temps : le chrono de nouvelle génération, clé de voûte de l'ensemble du système, devra équiper les PL au plus tard en 2025, les VUL au plus tard en 2026. L'IMI devra compter sur la capacité des administrations nationales à se transmettre des informations législatives, réglementaires et économiques, pour permettre de coincer la brebis galeuse réfractaire au respect des règles. Quant aux contrôles, il en faudrait bien davantage pour faire peur aux fraudeurs : rien qu'en France, où l'interdiction de passer son repos de fin de semaine dans sa cabine est déjà appliquée, il suffit de s'arrêter un dimanche sur une aire d'autoroute pour réaliser que sa mise en musique tient plus de l'incantation que de la réalité. Existera donc un temps flou, pendant lequel les partisans du low cost auront encore les coudées franches. Nul doute non plus qu'ils sauront profiter de toutes les nuances d'interprétation que permettront les textes une fois publiés. ●

Situation actuelle	Apports du paquet routier
<b>Temps de conduite/repos</b> Nouveau règlement modifiant : Règlement (CE) n° 561/2006 (exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire). Règlement (UE) n° 165/2014 (localisation <i>via</i> le chronotachygraphe électronique).	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Temps minimal de repos journalier de 11 heures, qui peut être réduit à 9 heures, dans une limite de trois fois par semaine</li> <li>- Temps de repos hebdomadaire normal d'une durée de 45 heures au minimum et temps de repos réduit de 24 heures au minimum</li> </ul>	Temps de repos réduit, limité aux activités de transport international de marchandises et à certaines conditions (2 temps de repos réduits consécutivement sont pris en dehors de l'État membre d'établissement, temps de repos réduits consécutifs compensés avant le temps de repos normal suivant, organisation permettant au conducteur de rentrer à son lieu de résidence toutes les 3 semaines)
Pas de précision quant à la cadence de retour au lieu de résidence	Retour au lieu de résidence (ou au centre opérationnel de l'employeur) au cours de chaque période de 4 semaines consécutives (3 si 2 repos hebdomadaires réduits consécutifs)
dérogação possible aux temps de conduite/repos « pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié (...) pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière »	Repos hebdomadaire : possibilité de dépasser la durée de conduite journalière d'1 h max (2 h si pause de 30 mn) pour rentrer au centre opérationnel de l'employeur/au lieu de résidence
Si voyage en ferry/train, possibilité de prendre un temps de repos journalier normal (si accès à une couchette), potentiellement interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure	Voyage en ferry/train supérieur à 8 heures, et pris sur une couchette, assimilé à temps de repos hebdomadaire normal
Possibilité de prise des repos journaliers et repos hebdomadaires réduits en cabine.	Interdiction repos hebdomadaire normal dans la cabine
Le règlement 561/2006 s'applique aux véhicules +3,5 t	VUL (+2 t) seront soumis aux règles sociales et au marché intérieur en vigueur dans le transport routier
<b>Informations électroniques</b> Nouveau règlement portant sur les informations électroniques relatives au transport de marchandises.	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accélération de la dématérialisation des documents de transport (modifications de certains actes juridiques dans certains Etats membres, mise en place d'un cadre de plateformes et de prestataires de services certifiés)</li> <li>- Les autorités compétentes sont tenues de transmettre par voie électronique des informations réglementaires relatives au transport de marchandises</li> <li>- Les opérateurs économiques peuvent décider ou non de « passer au numérique »</li> </ul>
<b>Détachement de conducteurs</b> Nouvelle directive établissant des règles spécifiques d'application, concernant le détachement des conducteurs dans le secteur du transport routier, de la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/CE (détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services). Modification de la directive 2006/22/CE (exigences en matière de contrôle) et du règlement 1024/2012.	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dérogations au régime de détachement pour les conducteurs effectuant des transports internationaux.</li> <li>- Le trafic de transit ne constitue pas une situation de détachement. La somme des périodes passées dans un autre Etat membre ne constitue pas un détachement de longue durée.</li> <li>- Le détachement s'applique au cabotage.</li> <li>- Négociation dans le cadre de l'accord AETR pour l'aligner sur les possibilités de contrôles offertes par le chronotachygraphe « deuxième génération ».</li> <li>- Obligation de transmettre les déclarations de détachement via le système d'information du marché intérieur (IMI)</li> <li>- Sanctions spécifiques, portant sur toute la chaîne logistique.</li> <li>- Amélioration du système de classification des entreprises selon leur niveau de risque. Informations nationales les concernant accessibles aux autorités de contrôle de l'UE, y compris pour contrôles sur route.</li> </ul>
<b>Accès à la profession</b> Nouveau règlement modifiant les règlements 1071/2009 (accès à la profession), 1072/2009 (accès aux marchés) et 1024/2012 (système d'information du marché intérieur).	
Possibilité d'exploiter des entreprises « boîte aux lettres » faussement implantées dans des pays à moindre coût salarial	Renforcement des critères d'établissement (présence des véhicules 1 fois toutes les 8 semaines)
Les -3,5 t sont exclus du champ d'application du règlement 1071/2009 mais les Etats membres peuvent appliquer certaines dispositions du règlement aux VUL immatriculés sur leur territoire.	-3,5 t utilisés pour le transport national et les -2,5 t toujours exclus du champ d'application
3 opérations de cabotage dans un délai de 7 jours à compter d'un transport international.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Régime actuel maintenu mais introduction d'une période transitoire de 4 jours pendant laquelle pas d'opération de cabotage possible dans l'État membre concerné</li> <li>- Limitation du recours au transport combiné pour contourner les règles du cabotage.</li> </ul>
	Introduction de la notion de responsabilité partagée dans la chaîne logistique



## DÉTACHEMENT/AFFRÈTEMENT

Par **Blandine Gruau**

*Le Lamy Gestion sociale du personnel de conduite*

# La CJUE détaille les conditions d'application

Dans son arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2020, la CJUE précise les conditions entourant le détachement de travailleurs sur le territoire d'un État membre dans le secteur du transport routier. Au-delà du principe général dégagé par l'arrêt, à savoir que les prestations de services transnationales dans le secteur routier relèvent du détachement, la Cour européenne s'emploie à clarifier la notion de travailleur détaché *via* la technique du faisceau d'indices.

La directive détachement de 1996 s'applique-t-elle aux prestations de services transnationales dans le secteur du transport routier ? Un chauffeur lié par un contrat d'affrètement doit-il être considéré comme un travailleur détaché ? Interrogée par la Cour suprême des Pays-Bas, la CJUE, réunie en grande chambre, détaille les conditions entourant le détachement de travailleurs sur le territoire d'un État membre dans le secteur du transport routier.

### ► Application de la directive aux prestations de services transnationales

La CJUE précise que « *la directive 96/71 n'exclut du champ d'application de celle-ci que les prestations de services impliquant le personnel navigant de la marine marchande* ».

Elle s'applique « *en principe, à toute prestation de services transnationale impliquant un détachement de travailleurs, quel que soit le secteur économique auquel une telle prestation se rattache, y compris, partant, dans le secteur du transport routier* ». À ce titre, la définition donnée par la directive précitée du travailleur détaché corrobore cette interprétation en l'absence de « *référence à une quelconque restriction quant au secteur d'activité de ce travailleur* » ajoute la Cour européenne.

À ceux qui invoqueraient le caractère par trop général du texte communautaire, le juge européen croit bon de préciser que « *le fait que la directive 96/71 est fondée sur des dispositions du traité CE relatives à la libre prestation des services sans que sa base juridique comporte, en outre, de dispositions relatives aux transports ne saurait exclure de son champ d'application les prestations de services*

*transnationales dans le secteur des activités de transport routier, notamment, de marchandises* ».

### ► Notion de travailleur détaché

Pour que le travailleur soit considéré comme détaché sur le territoire d'un autre État membre que celui sur lequel se situe l'entreprise qui l'emploie, la CJUE impose que l'exécution de son travail présente un lien suffisant avec ce territoire (voir, en ce sens, CJUE 19 déc. 2019, C 16/18, point 31), « *notamment, au travers des caractéristiques de la prestation de services à la fourniture de laquelle est affecté le travailleur en cause* » ou de « *la nature des activités accomplies sur le territoire de l'État membre concerné* ».

Pour les travailleurs mobiles, tels que les chauffeurs routiers internationaux, « *le degré d'intensité du lien des activités accomplies, dans le cadre de la fourniture du service de transport auquel [le travailleur] a été affecté, revêt également une pertinence à de telles fins* ».

À cet égard, « *des opérations de chargement ou de déchargement de marchandises, d'entretien ou de nettoyage des véhicules de transport sont pertinentes, pour autant qu'elles soient effectivement accomplies par le chauffeur concerné, et non par des tiers* ».

En revanche, n'est pas considéré comme détaché le travailleur exerçant « *des prestations de caractère très limité sur le territoire de l'État membre dans lequel il est envoyé* » : c'est le cas du chauffeur qui, dans le cadre d'un transport routier de marchandises, ne fait que transiter sur le territoire d'un État membre ou de celui effectuant uniquement un transport transfrontalier depuis l'État membre d'établissement de l'entreprise de transports jusqu'au territoire d'un autre État membre ou inversement.

### ► Cabotage

S'agissant des transports de cabotage, la Cour européenne relève que ces transports se déroulent entièrement sur le territoire de l'État membre d'accueil, présentant ainsi un lien suffisant avec ce territoire, la durée du cabotage étant, elle, sans emport sur l'existence d'un tel détachement.

(CJUE, 1<sup>er</sup> déc. 2020, aff. C 815-18, *Federatie Nederlandse Vakbeweging/Van den Bosch Transporten B.V. e.a.*). ●



## DIRECTIVES

### DIRECTIVE (UE) 2020/1057 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 15 juillet 2020

établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012

*Article premier*

#### Règles spécifiques relatives au détachement de conducteurs

1. Le présent article instaure des règles spécifiques en ce qui concerne certains aspects de la directive 96/71/CE relatifs au détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et certains aspects de la directive 2014/67/UE relatifs aux exigences administratives et aux mesures de contrôle quant au détachement de ces conducteurs.
2. Ces règles spécifiques s'appliquent aux conducteurs employés par des entreprises établies dans un État membre prenant la mesure transnationale visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, point a), de la directive 96/71/CE.
3. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue des opérations de transport bilatérales de marchandises.

Aux fins de la présente directive, une opération bilatérale de transport de marchandises consiste à faire circuler des marchandises, sur la base d'un contrat de transport, depuis l'État membre d'établissement, au sens de l'article 2, paragraphe 8, du règlement (CE) n° 1071/2009, vers un autre État membre ou vers un pays tiers, ou depuis un autre État membre ou un pays tiers vers l'État membre d'établissement.

À partir du 2 février 2022, qui est la date à partir de laquelle les conducteurs doivent, en vertu de l'article 34, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 165/2014, enregistrer manuellement les données relatives au franchissement d'une frontière, les États membres appliquent également l'exemption pour les opérations de transport bilatérales de marchandises énoncée aux premier et deuxième alinéas du présent paragraphe lorsque le conducteur effectuant une opération de transport bilatérale procède en outre à une activité de chargement et/ou de déchargement dans les États membres ou pays tiers qu'il traverse, à condition de ne pas charger et décharger les marchandises dans le même État membre.

Si une opération de transport bilatérale démarrant dans l'État membre d'établissement, durant laquelle aucune activité supplémentaire n'est effectuée, est suivie d'une opération de transport bilatérale vers l'État membre d'établissement, l'exemption pour les activités supplémentaires énoncée au troisième alinéa s'applique à deux activités supplémentaires de chargement et/ou déchargement au maximum, dans les conditions fixées au troisième alinéa.

Les exemptions pour les activités supplémentaires énoncées aux troisième et quatrième alinéas du présent paragraphe s'appliquent uniquement jusqu'à la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents respectant l'obligation d'enregistrement des activités de franchissement des frontières et des activités supplémentaires visées à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (UE) n° 165/2014 doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, tel qu'il est précisé à l'article 8, paragraphe 1, quatrième alinéa, dudit règlement. À partir de cette date, les exemptions pour les activités supplémentaires énoncées aux troisième et quatrième alinéas du présent paragraphe s'appliquent uniquement aux conducteurs qui utilisent des véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement.

4. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue des opérations de transport bilatérales de voyageurs.

Aux fins de la présente directive, une opération de transport bilatérale effectuée dans le cadre d'un service occasionnel ou régulier de transport international de voyageurs, au sens du règlement (CE) n° 1073/2009, suppose qu'un conducteur réalise l'une des activités suivantes:

<sup>(17)</sup> Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

<sup>(18)</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

<sup>(19)</sup> Directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 modifiant la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (JO L 173 du 9.7.2018, p. 16).

- 
- a) prenne en charge des voyageurs dans l'État membre d'établissement et les dépose dans un autre État membre ou dans un pays tiers;
  - b) prenne en charge des voyageurs dans un État membre ou dans un pays tiers et les dépose dans l'État membre d'établissement; ou
  - c) prenne en charge et dépose des voyageurs dans l'État membre d'établissement afin d'effectuer des excursions locales dans un autre État membre ou dans un pays tiers, conformément au règlement (CE) n° 1073/2009.

À partir du 2 février 2022, qui est la date à partir de laquelle les conducteurs sont tenus, en vertu de l'article 34, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 165/2014, d'enregistrer manuellement les données relatives au franchissement des frontières, les États membres appliquent l'exemption pour les opérations de transport bilatérales de voyageurs énoncée aux premier et deuxième alinéas du présent paragraphe également lorsque le conducteur qui effectue aussi une opération de transport bilatérale prend en charge des voyageurs à une seule occasion et/ou dépose des voyageurs à une seule occasion dans les États membres ou les pays tiers que le conducteur traverse, à condition qu'il ne propose pas de services de transport de voyageurs entre deux endroits dans l'État membre traversé. Cela s'applique aussi au voyage de retour.

L'exemption pour les activités supplémentaires énoncée au troisième alinéa du présent paragraphe s'applique uniquement jusqu'à la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents respectant l'exigence d'enregistrement des activités de franchissement des frontières et des activités supplémentaires visées à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (UE) n° 165/2014 doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, en vertu de l'article 8, paragraphe 1, quatrième alinéa, dudit règlement. À partir de cette date, l'exemption pour les activités supplémentaires énoncée au troisième alinéa du présent paragraphe s'applique uniquement aux conducteurs qui utilisent des véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement.

5. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il transite sur le territoire d'un État membre sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ni déposer de voyageurs.

6. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue le trajet routier initial ou final d'une opération de transport combiné au sens de la directive 92/106/CEE du Conseil <sup>(20)</sup>, si le trajet routier, pris isolément, se compose d'opérations de transport bilatérales au sens du paragraphe 3 du présent article.

7. Lorsqu'un conducteur effectue un transport de cabotage au sens des règlements (CE) n° 1072/2009 et (CE) n° 1073/2009, il est considéré comme détaché en vertu de la directive 96/71/CE.

8. Aux fins de l'article 3, paragraphe 1 *bis*), de la directive 96/71/CE, il est considéré qu'un détachement prend fin lorsque le conducteur quitte l'État membre d'accueil dans le cadre d'une opération de transport international de marchandises ou de voyageurs. Cette période de détachement n'est pas cumulable avec les périodes de détachement antérieures prestées dans le cadre d'opérations internationales de ce type par le même conducteur ou par un conducteur qu'il remplace.

9. Les États membres veillent à ce que, conformément à la directive 2014/67/UE, les conditions de travail et d'emploi visées à l'article 3 de la directive 96/71/CE, qui sont fixées par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales ou par des conventions collectives ou sentences arbitrales déclarées d'application générale sur leurs territoires ou qui sont applicables en vertu de l'article 3, paragraphes 1 et 8, de la directive 96/71/CE, soient mises, de manière accessible et transparente, à la disposition des entreprises de transport d'autres États membres et des travailleurs détachés. Les informations pertinentes incluent, notamment, les éléments constitutifs de la rémunération rendus obligatoires par les instruments précités, y compris, le cas échéant, par des conventions collectives qui ont un effet général sur toutes les entreprises similaires relevant du champ d'application territoriale de celles-ci.

10. Les entreprises de transport établies dans un État non membre ne peuvent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un État membre, y compris lorsqu'elles effectuent des opérations de transport dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux donnant accès au marché de l'Union ou à des parties de celui-ci.

11. Par dérogation à l'article 9, paragraphes 1 et 2, de la directive 2014/67/UE, les États membres ne peuvent imposer que les exigences administratives et les mesures de contrôle suivantes en ce qui concerne le détachement de conducteurs:

- 
- a) l'obligation pour l'opérateur établi dans un autre État membre de soumettre une déclaration de détachement aux autorités nationales compétentes de l'État membre dans lequel le conducteur est détaché au plus tard au début du détachement, au moyen d'un formulaire standard multilingue de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur institué par le règlement (UE) n° 1024/2012. Ladite déclaration de détachement comporte les informations suivantes:
- i) l'identité de l'opérateur, au moins sous la forme du numéro de la licence communautaire, s'il est disponible;
  - ii) les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact dans l'État membre d'établissement chargée d'assurer la liaison avec les autorités compétentes de l'État membre d'accueil dans lequel les services sont fournis et de transmettre et de recevoir des documents ou avis;
  - iii) l'identité, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur;
  - iv) la date de début du contrat de travail du conducteur, et le droit applicable à ce contrat;
  - v) les dates prévues pour le début et la fin du détachement;
  - vi) la plaque minéralogique des véhicules à moteur;
  - vii) s'il s'agit d'un transport de marchandises, d'un transport de personnes, d'un transport international ou de transports de cabotage;
- b) l'obligation pour l'opérateur de veiller à ce que le conducteur ait à sa disposition, sur support papier ou en format électronique, les documents suivants, et l'obligation pour le conducteur de les conserver et de les fournir lorsqu'ils sont demandés lors d'un contrôle sur route:
- i) une copie de la déclaration de détachement soumise via l'IMI;
  - ii) la preuve des opérations de transport ayant lieu dans l'État membre d'accueil, telle qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009;
  - iii) les enregistrements du tachygraphe, et en particulier les symboles pays des États membres où le conducteur a été présent lorsqu'il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transports de cabotage, conformément aux exigences en matière d'enregistrement et de conservation des relevés au titre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014;
- c) l'obligation pour l'opérateur de transmettre, via l'interface publique connectée à l'IMI, après la période de détachement, à la demande expresse des autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu, la copie des documents visés aux points b) ii) et iii) du présent paragraphe, ainsi que des documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement, le contrat de travail ou tout document équivalent au sens de l'article 3 de la directive 91/533/CEE du Conseil <sup>(21)</sup>, les relevés d'heures relatifs au travail du conducteur et la preuve de paiement.

L'opérateur envoie les documents via l'interface publique connectée à l'IMI au plus tard huit semaines après la date de la demande. Si l'opérateur ne soumet pas les documents demandés dans le délai imparti, les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu peuvent demander, via l'IMI, l'assistance des autorités compétentes de l'État membre d'établissement, conformément aux articles 6 et 7 de la directive 2014/67/UE. Une fois que cette demande d'assistance mutuelle a été présentée, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement de l'opérateur ont accès à la déclaration de détachement et à d'autres informations pertinentes soumises par l'opérateur via l'interface publique connectée à l'IMI.

Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement veillent à fournir la documentation demandée aux autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu via l'IMI dans les 25 jours ouvrés suivant le jour de la demande d'assistance mutuelle.

Afin de s'assurer qu'un conducteur ne doit pas être considéré comme détaché en vertu des paragraphes 3 et 4 du présent article, les États membres ne peuvent imposer comme mesure de contrôle que l'obligation pour le conducteur de conserver et de fournir, sur support papier ou en format électronique, lorsqu'ils sont demandés lors d'un contrôle sur route, la preuve des transports internationaux concernés, telle qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009, et les relevés du tachygraphe visés au point b) iii) du présent paragraphe.

---

(20) Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

(21) Directive 91/533/CEE du Conseil du 14 octobre 1991 relative à l'obligation de l'employeur d'informer le travailleur des conditions applicables au contrat ou à la relation de travail (JO L 288 du 18.10.1991, p. 32).

---

12. Aux fins du contrôle, l'opérateur tient à jour les déclarations de détachement visées au paragraphe 11, point a), dans l'interface publique connectée à l'IMI.

13. Les informations contenues dans les déclarations de détachement sont sauvegardées dans le répertoire de l'IMI aux fins des contrôles pendant une période de 24 mois.

Un État membre peut autoriser l'autorité compétente à fournir aux partenaires sociaux nationaux, par des moyens autres que l'IMI, les informations pertinentes disponibles dans l'IMI dans la mesure nécessaire à la vérification du respect des règles en matière de détachement et conformément au droit national et aux pratiques nationales, pour autant:

- a) que ces informations soient liées à un détachement sur le territoire de l'État membre concerné;
- b) que ces informations soient utilisées exclusivement aux fins de l'application des règles en matière de détachement; et
- c) que le traitement des données soit effectué conformément au règlement (UE) 2016/679.

14. Au plus tard le 2 février 2021, la Commission définit, par la voie d'un acte d'exécution, les fonctionnalités de l'interface publique connectée à l'IMI. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 4, paragraphe 2.

15. Les États membres évitent tout retard injustifié dans la mise en œuvre des mesures de contrôle qui pourrait affecter la durée et les dates du détachement.

16. Les autorités compétentes des États membres travaillent en étroite collaboration, se prêtent une assistance mutuelle et s'échangent toutes les informations pertinentes dans les conditions énoncées dans la directive 2014/67/UE et dans le règlement (CE) n° 1071/2009.

# Comprendre le paquet mobilité et son influence sur le transport routier [2021] - Le blog de Chronotruck

Le Paquet Mobilité est un ensemble de propositions faites, en mai 2017, par la Commission européenne présidée par Jean-Claude Juncker. Elles visent à moderniser le système de transport de l'Europe.

Le Paquet Mobilité est composé de trois volets fondamentaux :

- **Premier volet** : L'amélioration des conditions de travail des chauffeurs routiers et la régulation des règles de cabotage et de détachement des chauffeurs routiers.
- **Deuxième volet** : La réduction des émissions de CO2 dans le secteur du transport.
- **Troisième volet** : L'amélioration de la connectivité et la sécurité du transport routier.

Pour le moment, le premier volet vient de faire l'objet d'une priorité dans les instances de décision européennes. Les deux autres volets se verront traités ultérieurement.

## Un premier volet pour améliorer les conditions de travail des chauffeurs et établir une concurrence saine entre les pays

### 1/ Les mesures adoptées par le parlement européen

Le 08 juillet 2020, après de longues tractations, le parlement européen a réussi à adopter la première série de mesures du Paquet Mobilité, avec comme objectif d'améliorer les conditions de travail des chauffeurs routiers et de réguler les règles de cabotage, ainsi que le détachement des chauffeurs routiers.

Plusieurs réglementations se verront donc modifiées :

#### Sur les conditions relatives à l'établissement d'une entreprise de transport routier (règlement 1071/2009)

- Il s'appliquera aux transporteurs engagés à l'international. Chaque véhicule devra retourner dans l'Etat membre d'établissement au moins chaque 8 semaines.

Les entreprises de transport routier devront être en mesure de démontrer qu'elles ont un volume important d'activités dans l'Etat où elles sont enregistrées. Ces règles s'appliqueront à partir de janvier 2022.

#### Sur les temps de conduite et de repos (règlement 561/2006)

- Le repos hebdomadaire régulier en cabine sera strictement interdit. Un logement avec des installations satisfaisantes, dont les frais seront couverts par l'employeur, sera assuré aux chauffeurs.
- Le retour du conducteur fera partie de l'obligation du chef d'entreprise. Les conducteurs engagés à l'international doivent rentrer chez eux toutes les 3 ou 4 semaines, en fonction des horaires de travail. Ces règles s'appliqueront à compter du 21 août 2020.
- Les règles en matière de détachement – dont celles énoncées ci-dessus sur le repos et le retour des conducteurs – s'appliqueront au cabotage et aux opérations de transport international, à l'exception du transit, des opérations bilatérales – opérations avec des termes spéciaux entre deux entités – et des opérations bilatérales avec deux chargements ou déchargements supplémentaires.
- Pour les contrôles, le « Smart tachograph », sera introduit de manière obligatoire à partir de septembre 2025 pour les camions engagés à l'international et juillet 2026 pour les VUL.

#### Sur l'accès au marché du transport routier (règlements 1072/2009) :

- Encadrement du [cabotage](#) : Le statu quo sur une limite de 3 opérations de transport dans un pays, sur une période de 7 jours, est maintenu.

La nouveauté consiste en l'introduction d'une période de carence de 4 jours, avant d'exercer de nouvelles opérations de cabotage dans le pays en question. Ces règles s'appliqueront 18 mois, après l'entrée en vigueur de l'acte législatif, à compter du 31 juillet 2020.

Une infraction aux règles du cabotage et du détachement des chauffeurs routiers pourrait mener à la

perte de l'honorabilité et donc des licences communautaires.

## 2/ Le Paquet Mobilité : une réponse aux conditions de concurrence déloyale en Europe

Jusqu'ici, la réglementation du transport routier européen favorisait l'émergence et le développement de compagnies dites compagnies de transport "boîtes aux lettres".

Ces dernières n'existent qu'en tant qu'adresse postale avec des activités qui se déroulent dans un autre pays de l'Union européenne.

Avec moins de charges sociales et des employés sous contrat dans le pays d'origine, elles faussaient la concurrence et généraient des profits importants.

### Des tensions entre les pays de l'Est et de l'Ouest

Le Paquet Mobilité est l'expression d'un bras de fer qui oppose l'Europe de l'Est et de l'Ouest. Si cette réglementation était vivement attendue par les pays de l'Ouest, les pays de l'Est ne semblaient [pas la voir d'un bon oeil](#).

A peine annoncé, plusieurs pays de l'Europe de l'Est formant un front uni contre cette réglementation ont menacé de recourir à la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE).

Pour l'instant, la Lituanie a mis ses menaces à exécution et d'autres pays Baltes pourraient lui emboîter le pas, comme l'Estonie, la Pologne, la Hongrie, la Bulgarie et la Roumanie.

Rien que pour la Lituanie, ces nouvelles mesures pourraient coûter 35 000 emplois, soit 111 millions d'indemnités chômage, et 102 millions euro de pertes fiscales.

Pour faire juger le texte du Paquet mobilité non conforme aux règles européennes fondamentales du Traité de Lisbonne, ils avancent les arguments suivants :

- Les mesures constituent une entrave à la libre concurrence.
- Les conducteurs routiers verront leur rémunération baisser parce qu'ils rouleront moins.
- Le métier sera par conséquent moins attractif et compliquera davantage le renouvellement des générations de chauffeurs routiers.
- Les retours plus fréquents aux pays généreront un facteur de pollution supplémentaire.

### Et des dynamiques différentes

Au-delà de tous ces arguments avancés, il convient de noter que les conditions prévalentes ont permis aux pays de l'Est de développer leurs activités de transports routiers au détriment des pays de l'Ouest.

Ainsi, en 2018, l'activité du transport représentait à elle seule :

- 15% du PIB Bulgare
- 13% du PIB Lituanien.
- 7% du PIB polonais

En revanche, l'activité du transport représente moins de 2% du PIB de la France et de l'Allemagne. Dans un entretien accordé à Ouest France, le 4 avril 2019, le député européen, Dominique Riquet a déclaré « **Le pavillon français du transport routier international s'est réduit de plus de 50 % en dix ans.** ».

Concilier les intérêts des uns et des autres, dans le respect des principes de l'Union européenne est l'équation que tente la commission européenne de résoudre.

En attendant l'aboutissement du deuxième et troisième volets du Paquet mobilité, l'adoption de ces premières mesures constituent un premier test. La Cour de justice de l'Union européenne se prononcera-t-elle en faveur, ou les balaira d'un revers de main ? Seul le temps nous le dira.

D'autres éléments viendront compléter cet article dans les mois qui viennent, avec les décisions de justice & les polémiques à venir. Merci d'avoir pris le temps de lire jusqu'ici !

**Paquet Mobilité 2020**

**Ce qui va changer et améliorer le transport routier de marchandises dans l'UE**

**1) Modification du règlement 561/2006 sur les temps de conduite et de repos.**

*L'objectif est d'améliorer la sécurité routière, les conditions sociales des conducteurs et de promouvoir la concurrence loyale entre opérateurs européens de transport routier.*

- Le repos hebdomadaire régulier en cabine sera strictement interdit (des interdictions existaient déjà notamment en France ou en Allemagne mais cette règle s'appliquerait partout dans l'UE) ;
- Le retour du conducteur fera partie de l'obligation du chef d'entreprise (n'existait pas avant). Il devra organiser le travail de ses conducteurs pour faire en sorte que ceux qui sont engagés à l'international rentrent chez eux toutes les 3 ou 4 semaines selon les horaires de travail choisis.
- Pour les contrôles, le « Smart tachograph », sera introduit de manière obligatoire en 2025 pour les camions engagés à l'international et pour les VUL (Véhicules utilitaires légers ou – 3t5 ) engagés en transport international au plus tard en juin 2026. Renforcement des contrôles avec géolocalisation des véhicules et contrôles à distance du tachygraphe).

Entrée en vigueur : immédiate (20 jours après publication) – 20 août 2020

**2) Modification des règlements 1071/2009 sur l'accès à la profession et 1072/2009 sur l'accès au marché.**

*L'objectif est de lutter efficacement contre les entreprises boîtes aux lettres et le cabotage illégal ; mettre fin au nomadisme des conducteurs.*

- Encadrement du cabotage : on garde dans le nouveau texte le statu quo sur les 7 jours – 3 opérations. Mais très important pour nous, il y a l'introduction d'une période de carence de 4 jours (plus d'opérations de cabotage dans le même Etat membre avec le même véhicule).
- Une infraction aux règles du cabotage et du détachement pourrait mener à la perte de l'honorabilité et donc des licences communautaires.
- Critère d'établissement, il s'appliquera aux engagés à l'international ; chaque véhicule devra retourner dans l'Etat membre d'établissement au moins chaque 8 semaines ; un lien plus fort est posé entre pays d'établissement, véhicule et conducteur.

Entrée en vigueur : + 18 mois (février 2022) – pour les VUL + 21 mois (mai 2022)

**3) Nouvelle directive détachement des travailleurs appliquée au TR– « lex specialis »**

*L'objectif avec l'application des règles spécifiques TR sur le détachement (même salaire – même travail - même lieu) est d'avoir un impact sur les conditions de travail des conducteurs.*

- Le détachement s'applique au cabotage, à la partie route du transport combiné, au transport international (mais avec des dérogations pour le transit, le bilatéral + 2 opérations). *C'est le seul point sur lequel la FNTR considère que les dérogations sont trop nombreuses. Cependant, l'ensemble des nouvelles dispositions du Paquet Mobilité vont permettre une meilleure régulation des entreprises de transport routier de marchandises et du marché en Europe. La FNTR sera particulièrement attentive aux contrôles effectifs de l'ensemble de ces dispositions »*

Entrée en vigueur : + 18 mois – février 2022