



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

2022-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 2022

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 : **2022**

Ce document comporte 18 pages de sujet y compris celle-ci, dont un dossier de 15 pages, composé de 09 documents (voir détail page 3).

QUESTION N°1 :

A l'échelle européenne, les conditions de capacité professionnelle et de capacité financière requises pour les entreprises qui exercent au moyen de véhicules utilitaires légers (VUL) de plus 2,5 tonnes de PMA (poids maximal autorisé) en transport international de marchandises ont récemment évoluées. Quelles sont ces modifications ?

Répondre sur la **page n°1 de la copie de 5 à 10 lignes maximum** en intitulant la page : **Question 01**

QUESTION N°2 :

Quel titre administratif de transport doit être détenu par les entreprises étrangères membres de l'Union Européenne qui effectuent, en France, un transport routier international de marchandises ou un cabotage ? Vous distinguerez deux cas

Répondre sur la **page n°2 de la copie de 5 à 10 lignes maximum** en intitulant la page : **Question 02**

QUESTION N°3:

D'après les documents mis à votre disposition, qu'elles sont les 3 systèmes numériques et/ou automatiques qui seront mis en place à partir de 2023 ? Au regard des informations données, vous indiquerez quels sont les objectifs recherchés par l'administration avec la mise en place de ces nouveaux systèmes.

Répondre sur la **page n°3 de la copie de 10 à 20 lignes maximum** en intitulant la page : **Question 03**

QUESTION N°4 :

Donner la définition du cabotage en transport routier de marchandises et indiquer les règles et leurs évolutions dans le temps. En complément, vous préciserez spécifiquement les obligations supplémentaires apportées par le paquet mobilité sur les véhicules et les conducteurs, à l'exception des règles du détachement.

Répondre sur la **page n°4 de la copie de 10 à 20 lignes maximum** en intitulant la page : **Question 04**

	DOSSIER	
DOCUMENT 1	Les transporteurs européens à l'heure du Paquet mobilité 1 - Actu Transport Logistique (1 page)	Page 4
DOCUMENT 2	Communiqué de presse FNTR (1 page)	Page 5
DOCUMENT 3	Communiqué de presse UPPLY (2 pages)	Pages 6 et 7
DOCUMENT 4	Détachement Cabotage- Bulletin des Transports et de la Logistique (2 pages)	Pages 8 et 9
DOCUMENT 5	Extrait 20220510-reglement-1071-2009 (3 pages)	Pages 10, 11 et 12
DOCUMENT 6	La réforme du cabotage - Bulletin des Transports et de la Logistique (1 page)	Page 13
DOCUMENT 7	Cabotage routier de marchandises la réglementation en France (1 page)	Page 14
DOCUMENT 8	Extrait 20220510-reglement-1072-2009 (3 pages)	Pages 15, 16 et 17
DOCUMENT 9	Surcharge - contrôle-sanction automatisé des poids lourds - Actu Transport Logistique (1 page)	Page 18

Les transporteurs européens à l'heure du Paquet mobilité 1

Grand angle | publié le : 02.05.2022 | Dernière Mise à jour : 02.05.2022

Le Parlement européen a adopté le 8 juillet 2020 le paquet Mobilité 1. Cet ensemble de textes qui entrent en vigueur par étapes vise à harmoniser la concurrence au sein de l'Union européenne, notamment entre transporteurs de l'ouest et de l'est du continent, où les salaires sont moins élevés.

Favoriser une concurrence saine chez les transporteurs en Europe. Tel est l'objectif du paquet Mobilité 1 en cours de déploiement au premier semestre 2022 au sein de l'Union européenne. Il régleme trois aspects de la profession : le temps de conduite et de repos des conducteurs ; le détachement des travailleurs à l'étranger et l'accès au marché et à la profession. Il jette également les bases du futur tachygraphe intelligent qui entrera en vigueur par étapes au sein de l'Union.

Une pénurie de places de parking

Un premier chapitre – qui porte sur les temps de conduite et de repos – est en application depuis août 2020. La réglementation interdit notamment aux conducteurs de passer leur pause hebdomadaire dans leur camion et les oblige à dormir dans un logement adapté, équipé de sanitaires et d'un lit, aux frais de l'employeur. L'obligation de respecter ces règles sera étendue à compter du 1er juillet 2026 aux conducteurs de véhicules de plus de 2,5 tonnes s'ils sont actifs à l'international. Mais ce volet du paquet Mobilité 1 se heurte principalement à la pénurie au sein de l'Union Européenne en places de parking adaptées, sécurisées et bon marché.

Pas plus de trois opérations de cabotage

Un second volet – portant sur les règles du détachement – est entré en vigueur en deux étapes en février. Depuis le 2 février 2022, la réglementation oblige les conducteurs à enregistrer chaque franchissement de frontière sur leurs tachygraphes et précise les conditions du détachement. Les conducteurs en transit ou effectuant des courses bilatérales ne sont pas en situation de détachement. Ils peuvent donc continuer à toucher le salaire de leur pays d'immatriculation.

À l'inverse, les conducteurs en situation de cabotage ou de cross trade, non détachés, doivent toucher le salaire minimum du pays où ils se trouvent. Ce volet du paquet Mobilité 1 avait démarré sous de mauvais augures. La Commission européenne n'avait finalement publié que tardivement, le 25 janvier, une liste de questions-réponses expliquant le cadre du cabotage à l'aide de 15 exemples précis.

Depuis le 21 février, les conducteurs sont par ailleurs obligés de rentrer chez eux toutes les huit semaines, et ne peuvent enchaîner plus de trois opérations de cabotage consécutives. Chaque cession de trois opérations doit être suivie d'une période dite de "cooling-off", une pause obligatoire de quatre jours consécutifs. Depuis le 21 février, les États membres sont également contraints de sanctionner les contraventions aux règles du cabotage.

Lutter contre le développement des sociétés-écrans

Le troisième volet porte sur les conditions d'accès à la profession. Là encore, deux dates sont importantes. Depuis le 21 février, l'accès à la profession est interdit aux entrepreneurs excessivement endettés. Et à compter du 21 mai, les véhicules actifs de plus de 2,5 tonnes dans les transports internationaux devront détenir une licence de transport accordée par les autorités compétentes de leur pays d'origine, comme les poids lourds.

Ces modifications, qui obligent notamment les entrepreneurs à posséder des bureaux avec les documents relatifs à leurs véhicules et leurs salariés, vise avant tout à lutter contre le développement des sociétés-écrans.

Contrôler les passages de frontière

Le paquet Mobilité 1 jette enfin les bases du futur tachygraphe électronique, dit aussi tachygraphe intelligent, qui doit permettre d'enregistrer les franchissements de frontière des camions actifs à l'international, les arrêts des véhicules pour charger et décharger, de contrôler le respect des règles sur le temps de conduite et de repos, de cabotage et d'augmenter la sécurité sur les routes.

La Commission européenne a défini à cet égard un agenda précis : obligation pour les constructeurs d'équiper en série les nouveaux camions d'un tachygraphe intelligent de la deuxième génération à l'automne 2023 ; obligation pour les transporteurs d'équiper leur flotte d'un tel équipement d'ici l'hiver 2024 ; obligation de remplacer les tachygraphes intelligents de la première génération en place dans les véhicules anciens par un modèle de seconde génération d'ici l'automne 2025. Le coût de ces équipements – estimé à entre 700 et 1 000 euros par véhicule – est pris en charge par les transporteurs.

Lire l'intégralité du dossier (accès réservé) dans L'Officiel des Transporteurs n°3107 du 15 avril 2022.



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

Paquet Mobilité – Application et Contrôles - Dès le 2 février 2022 : Obligatoire d'enregistrer le passage frontière

Communiqué - 26/01/2022

Pour tous les véhicules engagés à l'international, dès le 2 février 2022, les entrepreneurs doivent informer leurs conducteurs que lors du passage d'une frontière ils devront dorénavant, et aussi tôt que possible, s'arrêter pour ouvrir le chronotachygraphe et introduire le nom ou code du pays dans lequel ils viennent d'entrer.



Objectif : le 2 février 2022, jour du début de mise en application de la nouvelle directive 2020/1057 concernant le détachement des conducteurs, il faudra contrôler que les conducteurs qui travaillent à l'international perçoivent bien la rémunération du pays de l'UE dans lequel ils sont détachés (opérations bilatérales et situations de transit exclues). Ensuite, le 21 février 2022, jour du début de mise en application du règlement 2020/1055 modifiant l'accès au marché et l'accès à la profession, il faudra contrôler le renforcement des règles sur le cabotage (les 4 jours de carence) et le retour des véhicules chaque 8 semaines.

Le chronotachygraphe intelligent (version 2) enregistrera automatiquement le passage frontière :

- A partir du 21 août 2023, tous les nouveaux véhicules professionnels devront être équipés d'un tachygraphe intelligent (version 2) ;
- Au plus tard le 31 décembre 2024 : tous les véhicules professionnels mis en circulation avant le 15 juin 2019, (équipés d'un tachygraphe analogique ou numérique ancienne génération) et engagés à l'international, devront faire installer un tachygraphe intelligent (version 2) ;
- Au plus tard le 21 août 2025, tous les véhicules professionnels mis en circulation depuis le 15 juin 2019, (équipés d'un tachygraphe intelligent (version 1)) et engagés à l'international, devront faire installer un tachygraphe intelligent (version 2).
- Au plus tard le 1er juillet 2026, tous les véhicules utilitaires (VUL) de plus de 2,5t opérant à l'international devront être équipés d'un tachygraphe intelligent (version 2)



Analyse Transport & Logistique

2022, une année décisive pour le Paquet Mobilité

Anne Kerriou - 18 janvier 2022

L'année 2022 marquera l'entrée en vigueur de plusieurs mesures essentielles du "Paquet Mobilité", fixant un nouveau cadre réglementaire pour le transport routier de marchandises en Europe. Les transporteurs s'y préparent.

En 2017 et 2018, la Commission européenne a présenté 3 initiatives destinées à améliorer l'efficacité du transport routier en Europe, mais aussi les conditions sociales et opérationnelles dans lesquelles s'exerce cette activité. Ce corpus législatif est connu sous le nom de "Paquet Mobilité". Il prévoit **une série de mesures qui vont modifier substantiellement le cadre légal et la gouvernance du transport routier en Europe.**

La mise en œuvre a démarré le 20 août 2020, avec l'application de [la réforme des temps de conduite et de repos](#). Elle introduit **l'interdiction du repos hebdomadaire en cabine** et impose également au transporteur d'organiser le travail de telle sorte **que les conducteurs puissent rentrer chez eux ou au centre opérationnel auquel ils sont rattachés toutes les 4 semaines.** En 2022, de nouvelles dispositions majeures du Paquet Mobilité 1 vont entrer en vigueur.

Inquiétude des professionnels

Bien que prévisible, le déploiement de ces nouvelles dispositions inquiète les professionnels du transport, en particulier dans les pays dont les transporteurs exercent une part importante de leur activité à l'international. D'une part, ils sont toujours dans l'attente de clarifications sur l'application et l'interprétation de ces nouveaux textes. D'autre part, **l'impact opérationnel et économique inquiète.**

Certaines fédérations professionnelles commencent déjà à sonner l'alerte, à l'instar de la fédération belge Febetra. Dans un message posté sur Twitter le 29 décembre, son directeur pointe **un risque de chaos par rapport à la saisie manuelle des franchissements de frontière**, qui devient obligatoire le 2 février 2022, en attendant la nouvelle version du tachygraphe intelligent qui doit permettre l'enregistrement automatique à partir de 2023.

L'inquiétude est aussi d'ordre économique, **en particulier pour les transporteurs d'Europe de l'Est très actifs sur les marchés d'Europe occidentale.** Plusieurs dispositions du Paquet Mobilité vont en effet alourdir très significativement leurs coûts d'exploitation. La dernière révision de la directive européenne sur le détachement impose notamment que les travailleurs détachés bénéficient des **mêmes règles en matière de rémunération que les travailleurs locaux.**

Certes, le législateur a prévu des dispositions spécifiques pour le transport routier, où la main d'œuvre est par définition mobile, via [la directive 2020/1057 du 15 juillet 2020](#). Ces règles, qui précisent notamment le champ d'application du détachement et apportent des précisions sur les exigences administratives et les mesures de contrôle, s'appliqueront à partir du 2 février 2022. Il n'en reste pas moins que **ces nouvelles dispositions vont alourdir les coûts salariaux.** Selon l'organisation professionnelle TLP (Transport Logistyka Polska), qui a demandé au gouvernement polonais un plan de soutien pour permettre au secteur de passer le cap, **l'augmentation oscillerait entre 20% et 40% pour les entreprises de transport routier polonaises**, selon le type de transport effectué et l'organisation actuelle du travail.

Plusieurs dispositions du [règlement 2020/1055 du 15 juillet 2020](#) relatif à l'accès au marché et à la profession vont également peser sur les coûts. **C'est le cas du retour obligatoire des véhicules à leur base opérationnelle toutes les 8 semaines.** Cette mesure entrera en vigueur le 21 février 2022. Et les transporteurs de l'Est ne sont pas les seuls à la déplorer puisqu'en octobre dernier, TLN, la fédération néerlandaise du transport et de la logistique, en avait demandé le report.

Concernant le cabotage, la limite de 3 opérations sur 7 jours reste inchangée. Mais l'introduction d'une période de carence de 4 jours entre deux opérations, également à partir du 21 février, change également la donne en matière de rentabilité des voyages... à condition d'être contrôlée. Les États membres devront avoir communiqué à la Commission leur stratégie nationale de contrôle au plus tard le 21 août 2022.

Réorganisation des opérations

Les transporteurs ont commencé à anticiper en réorganisant leurs opérations. L'entreprise lithuanienne **Girteka a ainsi décidé d'étoffer ses implantations à proximité de l'Europe de l'Ouest en installant une deuxième base en Pologne.** Plus de 2 000 camions y sont déjà enregistrés. L'entreprise prévoit d'employer 8 000 conducteurs sur cette base d'ici la fin de 2022, auxquels s'ajouteront environ 450 techniciens. Il s'agit de la plus grande implantation de Girteka, qui revendique l'ambition d'entrer dans le Top 10 des entreprises de transport et logistique en Europe d'ici 2026 en doublant son chiffre d'affaires (996 M€ en 2020).

Son confrère **Hegelmann**, qui fait état d'un chiffre d'affaires de 700 M€, suit la même logique. **Il investit dans la construction d'un hub de services pour les transporteurs routiers à Żarska Wieś, dans le sud-ouest de la Pologne,** près de la frontière allemande. Ce complexe de services répond en priorité aux besoins du groupe Hegelmann, mais pas seulement. "Nous l'utiliserons pour aider les petites entreprises de transport à répondre aux exigences du paquet mobilité", déclarait Siegfried Hegelmann, gérant du groupe Hegelmann dans le communiqué publié en juillet 2021 pour annoncer la construction du centre. Les chauffeurs revenant d'Europe de l'Ouest pourront par exemple y passer leur temps de repos obligatoire, puisqu'un hôtel de plus de 750 lits est prévu. Le centre, dont l'ouverture est prévue mi-2022, offrira également des bureaux, un vaste espace de stationnement, une aire de service pour camions et un entrepôt de pièces de rechange et de pneus.

Élargissement aux VUL

La nouvelle réglementation européenne a pour but d'améliorer les conditions de travail des conducteurs et d'instaurer des conditions commerciales plus équitables pour tous les transporteurs européens. Dans cette optique, la Commission européenne a également pris en compte la montée en puissance des véhicules utilitaires légers dans le transport de marchandises.

À compter du 21 mai 2022, **les exploitants de véhicules utilitaires légers de +2,5t seront soumis à des règles d'accès à la profession,** même si les exigences sont moindres que pour les exploitants de véhicules de +3,5t, notamment en termes de capacité financière.

Impact sur les prix du transport

L'introduction de ces nouvelles mesures intervient **dans un contexte de pénurie de conducteurs et de tensions inflationnistes** qui pèse déjà sur les coûts des transporteurs routiers. "Le Paquet Mobilité entraînera de nouvelles contraintes sur les capacités et de l'inflation", estimait en septembre dernier Luis Gomez, président de XPO Logistics Europe, dans un entretien au Financial Times. Cet alourdissement des coûts devrait avoir des répercussions sur les **prix de transport.** La tendance était déjà perceptible en 2021, comme l'a montré [la dernière étude Ti/Uply sur les taux de fret routier européens.](#)

DÉTACHEMENT, CABOTAGE

Par **Natalie Grange**

Le mois des changements

Le paquet Mobilité 1 une fois transposé dans le droit français le 9 octobre dernier par la loi DDADUE (voir *BTL* n° 3850, p. 579), restait à appliquer les nouvelles obligations en découlant, pour le détachement de conducteurs ou la pratique du cabotage, à compter du mois de février 2022.

C'est le cas à compter du 2 février pour le détachement, même si un décret se fait encore attendre pour finaliser le cadre réglementaire. Pour le cabotage, il faudra attendre le 21.

Détachement : 2 février 2022

Les documents changent (déclaration de détachement). Un décret devrait être publié sous peu.

→ Pour qui ?

Sont visées les entreprises de transport routier établies hors de France détachant des salariés roulants dans le cadre d'un contrat de prestation de services internationale de transport réalisé au moyen de véhicules lourds.

→ Pourquoi ?

Pour mettre en œuvre la directive 96/71/CE dans le transport routier, le législateur européen instaure des règles spécifiques au secteur tenant compte du caractère mobile de l'activité (contrairement à d'autres secteurs, le détachement dans le TRM est lié à des périodes courtes) et des différents types de transport, considérés « en fonction du degré de rattachement au territoire de l'État membre d'accueil ».

→ Quelle base légale ?

La directive (UE) 2020/1057 précise la directive 96/71/CE (points relatifs au détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier) et la directive 2014/67/UE (points relatifs aux exigences administratives et aux mesures de contrôle du détachement). Elle change l'objet de la directive 2006/22/CE sur les contrôles et les échanges d'information entre États membres. Elle a été transposée dans le droit français par la loi DDADUE (n° 2021-1308, NOR : TREK2107676L, 8 oct. 2021, *JO* 9). Un décret d'application est à paraître.

→ Comment ?

Le détachement ne s'applique pas au trafic de transit (TRM et TRV). Il s'applique en revanche au cabotage.

- Un décret (NDLR : non encore paru au *JO* le 27 janvier 2022, mais attendu incessamment) contraint les entreprises détachant des conducteurs à déposer une déclaration de détachement et à la tenir à jour *via* le système européen IMI. Le personnel de conduite, quant à lui, doit disposer à bord d'une déclaration de détachement, des enregistrements du chrono, et des lettres de voiture.

La déclaration de détachement devra comporter les informations suivantes :

- l'identité de l'opérateur, (numéro de la licence communautaire),
- les coordonnées d'une personne de contact dans l'État membre d'établissement,
- l'identité, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur,

2022-SACS-52-CTT

- la date de début du contrat de travail du conducteur et le droit applicable à ce contrat,

- les dates prévues pour le début et la fin du détachement,

- la plaque minéralogique des véhicules à moteur. Il faudra aussi renseigner la nature du transport (« marchandises », transport de personnes, transport international ou cabotage.

Le cas des entreprises « Pays tiers » fait l'objet d'une disposition transitoire prévoyant de continuer à assurer le dépôt d'une attestation de détachement sur SIPSI « jusqu'à ce que la déclaration de détachement sur IMI leur soit ouverte ».

- Le projet de décret ne modifie pas les sanctions déjà prévues mais ajoute une amende de la cinquième classe sanctionnant un employeur établi sur le territoire national qui n'aurait pas communiqué, sous un délai de huit semaines, des documents demandés par les autorités d'un État membre d'accueil.

- La directive prévoit un renforcement des contrôles communs à deux États membres (ou plus), chacun agissant sur son territoire. Ils auront lieu « six fois par an au moins », sur route.

Renseignement manuel du passage de la frontière : 2 février 2022

Les PL équipés d'un chrono analogique sont déjà soumis à cette obligation depuis le 20 août 2020. Pour tous les autres, munis d'un tachygraphe numérique, mais aussi pour les autocars, il s'agit, à compter du 2 février 2022, de renseigner le pays où l'on vient d'entrer dès le franchissement de la frontière.

→ Où ?

À toutes les frontières.

→ Quand ?

À chaque franchissement de frontière.

→ Pourquoi ?

Cette obligation doit permettre un meilleur contrôle des règles relatives au cabotage et aide aussi à sortir le trafic de transit des nouvelles règles du détachement.

→ Quelle base légale ?

L'article 34 du règlement (UE) 165/2014 (4 fév. 2014, *JOUE* 28), modifié par le règlement (UE) 2020/1054 (15 juil. 2020, *JOUE* 31) impose au conducteur d'introduire « dans le tachygraphe numérique le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière » et de renseigner le symbole du pays dont il passe la frontière.

→ Comment ?

Le conducteur enregistre manuellement le symbole du pays dans lequel il entre après avoir franchi les frontières d'un État membre. Pour ce faire, il doit s'arrêter au point d'arrêt le plus proche possible de la frontière ou après celle-ci.

- **Transport routier :** S'arrêter à la frontière pour marquer le changement de pays, en fermant puis rouvrant une session (Exemple : ouvrir le menu, introduction chauffeur 1, pour un voyage de France en Italie, fermer la journée « F » sur le dernier parking en France (aire de Beausoleil), et ouvrir une nouvelle session « I »).

- **Ferry, navette ferroviaire :** Si le franchissement de frontières se fait à bord d'un ferry ou d'une navette, le conducteur enregistre ce nouveau symbole à la gare ou au port d'arrivée.

À noter :

Où s'arrêter ? « Au point d'arrêt le plus proche possible à la frontière ou après celle-ci », dit le règlement (UE) 2020/1054. C'est là que les ennuis commencent : Philippe Degraef, patron de la Febetra, note par exemple que sur l'E40, en direction de Calais, tous les parkings sont fermés. Il prédit donc d'importants bouchons aux frontières.

Cabotage : 21 février 2022

Les modalités d'exercice du cabotage sont davantage encadrées.

→ Pour qui ?

D'une part pour les transporteurs routiers inscrits au registre mais non établies en France, d'autre part pour les entreprises françaises ayant recours à un caboteur.

→ Pourquoi ?

Dans l'esprit du législateur européen, il s'agit essentiellement de responsabiliser la chaîne logistique en matière de cabotage.

→ Quelle base légale ?

Le règlement (UE) 2020/1055 (15 juil. 2020, JOUE 31) qui met à jour les règles d'exercice de la profession de transporteur par route pour mieux lutter contre la concurrence déloyale. Il n'entrera en application que le 21 février 2022. Ce règlement va modifier entre autres le règlement (CE) 1072/2009 (21 oct. 2009, JOUE 14 nov.) qui traitait de l'accès au marché et qui est entré en application le 4 décembre 2011. Pour se mettre en conformité avec ces exigences à venir, la loi DDADUE (n° 2021-1308, NOR : TREK2107676L, 8 oct. 2021, JO 9) a réécrit les articles L. 3421-3, L. 3421-4, L. 3452-7 et L. 3452-8 du code des transports. Elle y a introduit deux autres articles, les L. 3452-7-1, L. 3452-7-2.

→ Comment ?

Les entreprises qui ne sont pas établies en France peuvent effectuer des opérations de cabotage dans le respect des conditions prévues au chapitre III du règlement (CE) 1072/2009. Ce chapitre traite uniquement du cabotage à travers trois articles (dont le fameux consacré à la clause de sauvegarde). Il explique entre autres qu'il faut avoir une licence communautaire, disposer d'une attestation de conducteur (dans le cas où ledit conducteur soit ressortissant d'un pays tiers) pour avoir accès au cabotage dans un État membre. La réécriture de l'article L. 3421-3, par rapport à sa précédente version, se contente de renvoyer au règlement (CE) 1072/2009.

La réécriture de l'article L. 3421-4, elle, est nettement différente : la version en vigueur jusqu'au 21 février 2022 décrit l'encadrement du cabotage (3 opérations après un transport international dans un délai de 7 jours) alors que celle qui suivra responsabilise expéditeurs, transitaires, sous-traitants et entreprises contractantes dans le respect des règles de cabotage.

Elles devront veiller à ce que leurs caboteurs respectent les conditions d'accès au marché figurant au règlement (CE) 1072/2009.

L'article L. 3452-7 sera, à compter du 21 février 2022, maintenant consacré à la sanction visant le TRV (15 000 € d'amende pour l'entreprise du TRV qui ferait du cabotage irrégulier en France). À la même date, la sanction concernant la réalisation d'un cabotage infractionniste en TRM fera l'objet de l'article L. 3452-7-2 (toujours 15 000 €). Cet article décrit par le menu ce qui relève de l'infraction :

- pas d'encadrement du cabotage par un transport international ni déchargement des marchandises correspondantes ;
- pas de respect du délai maximal de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international ;
- pas de respect d'un maximum de trois transports de cabotage pendant une période de sept jours après la fin du transport international ;
- pas de lien entre le transport routier international et le territoire français :

- plus d'une seule opération de cabotage avec le même véhicule ou avec le même véhicule à moteur ;
- pas de respect du délai maximal de trois jours à compter de l'entrée à vide du véhicule sur le territoire national pour faire un cabotage ;
- pas de respect du délai de carence de quatre jours pendant lequel les transporteurs ne sont pas autorisés à effectuer de nouveaux transports de cabotage avec le même véhicule ;
- pas d'éléments de preuve à bord du véhicule caboteur pour attester du respect des règles.

→ Responsabilisation des commanditaires :

Les entreprises expéditrices, transitaires, contractantes ou sous-traitantes qui font réaliser des services de cabotage par une entreprise de transport routier de marchandises non établie en France veillent à ce que les services de transports qu'elles commandent soient conformes au chapitre III du règlement (CE) 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

Dans son ancienne version, l'article L. 3452-8 traitait lapidairement du cas de l'entreprise bénéficiaire du cabotage qui aurait bénéficié d'une opération hors cadre : elle encourait 15 000 € d'amende pour cela. Dans sa version applicable au 21 février 2022, l'amende est la même, sanctionne le même fait mais y ajoute pour le TRV et le TRM le fait d'avoir recouru à un caboteur qui n'aurait pas respecté les conditions d'accès au marché (inscription au registre, licence de transport intérieur ou communautaire) et en ayant fait fi des accords bilatéraux.

La sanction touche aussi l'entreprise commanditaire qui aurait fait appel à un caboteur « lorsqu'elle savait ou aurait dû raisonnablement savoir » qu'il ne respectait pas le règlement communautaire ».

Le code instaure aussi la possibilité, pour un tribunal, de prononcer une « peine complémentaire d'interdiction d'effectuer ou de faire effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée maximale d'un an ».

À noter :

Les entreprises exploitant des véhicules de -3,5 t ne seront concernées par ces dispositions qu'à compter du 21 mai 2022.

En attendant la CEJ

Sept pays européens (Pologne, Lituanie, Hongrie, Bulgarie, Roumanie, Chypre et Malte) ont décidé, le 26 octobre 2020, de porter plainte devant la Cour européenne de Justice contre le paquet Mobilité. Ils ont ainsi rejoint le courroux judiciaire de l'Estonie à l'encontre d'une législation communautaire qu'ils jugent protectionniste et non conforme à la loi européenne. C'est particulièrement la mesure imposant le retour du conducteur à son lieu de résidence toutes les quatre semaines (Règlement 2020/1054), entrée en application le 20 août 2020, qui cristallisait la rancœur. Les plaignants assurent qu'elle pousserait à faire des kilomètres alors que le « Green Deal » vise la limitation des retours à vide. Pour eux, cette mesure générerait 3 Mt de CO₂ supplémentaires par an.

**Extrait RÈGLEMENT (CE) N o 1071/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la
profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil**

Article 2 - Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. «profession de transporteur de marchandises par route», l'activité de toute entreprise effectuant, au moyen soit de véhicules à moteur, soit d'ensembles de véhicules, le transport de marchandises pour le compte d'autrui;
2. «profession de transporteur de voyageurs par route», l'activité de toute entreprise effectuant, au moyen de véhicules automobiles aptes, d'après leur type de construction et leur équipement, à transporter plus de neuf personnes, y compris le conducteur, et affectés à cette utilisation, des transports de voyageurs, offerts au public ou à certaines catégories d'usagers contre rémunération payée par la personne transportée ou par l'organisateur de transport;
3. «profession de transporteur par route», la profession de transporteur de voyageurs par route ou la profession de transporteur de marchandises par route;
4. «entreprise», toute personne physique, toute personne morale avec ou sans but lucratif, toute association ou tout groupement de personnes sans personnalité juridique, avec ou sans but lucratif, ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité, transportant des passagers, ou toute personne physique ou morale transportant des marchandises à des fins commerciales;
5. «gestionnaire de transport», une personne physique employée par une entreprise ou, si cette entreprise est une personne physique, cette personne ou, si une telle possibilité est prévue, une autre personne physique que l'entreprise désigne au moyen d'un contrat, qui dirige effectivement et en permanence les activités de transport de cette entreprise;
6. «autorisation d'exercer la profession de transporteur par route», une décision administrative qui autorise une entreprise qui remplit les conditions prévues par le présent règlement à exercer la profession de transporteur par route;
7. «autorité compétente», une autorité nationale, régionale ou locale d'un État membre, qui, aux fins d'autoriser l'exercice de la profession de transporteur par route, vérifie si une entreprise remplit les conditions prévues par le présent règlement et qui est habilitée à délivrer, à suspendre ou à retirer l'autorisation d'exercer la profession de transporteur par route;
8. «État membre d'établissement», l'État membre dans lequel une entreprise est établie, indépendamment du pays de provenance de son gestionnaire de transport.

.....

Article 7 - Conditions relatives à l'exigence de capacité financière

1. Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point c), une entreprise doit, à tout moment, être en mesure de faire face à ses obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel. L'entreprise démontre, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment accréditée, qu'elle dispose, pour chaque année, de capitaux et de réserves d'une valeur au moins égale:

- a) à 9 000 EUR pour le premier véhicule à moteur utilisé;
- b) à 5 000 EUR pour chaque véhicule à moteur supplémentaire ou ensemble supplémentaire de véhicules utilisé dont la masse en charge autorisée dépasse 3,5 tonnes; et
- c) à 900 EUR pour chaque véhicule à moteur supplémentaire ou ensemble de véhicules supplémentaire utilisé dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes.

Les entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route uniquement au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes démontrent, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment accréditée, qu'elles disposent pour chaque année de capitaux et de réserves d'une valeur au moins égale :

- a) à 1 800 EUR pour le premier véhicule utilisé; et
- b) à 900 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé.

Les États membres peuvent imposer que les entreprises établies sur leur territoire démontrent qu'elles disposent pour ces véhicules des mêmes montants de capitaux et de réserves que pour les véhicules visés au premier alinéa. Si tel est le cas, l'autorité compétente de l'État membre concerné en informe la Commission, laquelle met ces informations à la disposition du public.

Aux fins du présent règlement, la valeur de l'euro dans les devises des États membres ne participant pas à la troisième phase de l'Union économique et monétaire est fixée chaque année. Les taux appliqués sont ceux obtenus le premier jour ouvrable d'octobre et publiés au Journal officiel de l'Union européenne. Ils ont effet à partir du 1^{er} janvier de l'année civile suivante.

Les postes comptables visés au premier alinéa s'entendent comme ceux définis dans la quatrième directive 78/660/CEE du Conseil du 25 juillet 1978 fondée sur l'article 54, paragraphe 3, sous g), du traité et concernant les comptes annuels de certaines formes de sociétés

1 bis. Outre les éléments requis au paragraphe 1, les États membres peuvent imposer que l'entreprise, le gestionnaire de transport ou toute autre personne concernée que les États membres peuvent désigner soient exempts de toute dette non personnelle restante due à des organismes de droit public, et ne soient pas en état de faillite ou ne fassent pas l'objet d'une procédure d'insolvabilité ou de liquidation.

2. Par dérogation au paragraphe 1, l'autorité compétente peut accepter ou imposer qu'une entreprise démontre sa capacité financière par une attestation, déterminée par l'autorité compétente, telle qu'une garantie bancaire ou une assurance, y compris une assurance en responsabilité professionnelle, d'une ou plusieurs banques ou d'un ou plusieurs autres organismes financiers, y compris des compagnies d'assurance, ou par tout autre document contraignant, se portant caution solidaire de l'entreprise pour les montants fixés au paragraphe 1.

2 bis. Par dérogation au paragraphe 1, en l'absence de comptes annuels certifiés pour l'année de l'immatriculation de l'entreprise, l'autorité compétente accepte qu'une entreprise démontre sa capacité financière par une attestation, telle qu'une garantie bancaire, un document délivré par un organisme financier attestant l'ouverture d'un crédit au nom de l'entreprise, ou par tout autre document contraignant, déterminé par l'autorité compétente, attestant que l'entreprise dispose des montants fixés au paragraphe 1.

Les comptes annuels visés au paragraphe 1, ainsi que la garantie visée au paragraphe 2, qui doivent être vérifiés, sont ceux de l'entité économique établie sur le territoire de l'État membre dans lequel une autorisation a été demandée et non ceux d'une autre entité établie dans un autre État membre.

Article 8

Conditions relatives à l'exigence de capacité professionnelle

1. Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point d), la ou les personnes concernées possèdent les connaissances correspondant au niveau prévu à l'annexe I, section I, dans les matières qui y sont énumérées. Ces connaissances sont démontrées au moyen d'un examen écrit obligatoire qui peut, si un État membre le décide, être complété par un examen oral. Ces examens sont organisés conformément à l'annexe I, section II. À cette fin, les États membres peuvent décider d'imposer une formation préalable à l'examen.

2. Les personnes concernées passent l'examen dans l'État membre où elles ont leur résidence normale ou dans l'État membre où elles travaillent. Par «résidence normale», on entend le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins cent quatre-vingt-cinq jours par année civile, en raison d'attaches personnelles révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle habite. Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans des lieux différents situés dans deux ou plusieurs États membres est censée se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue un séjour dans un État membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée. La fréquentation d'une université ou d'une école n'implique pas le transfert de la résidence normale.

3. Seules les autorités ou instances dûment autorisées à cet effet par un État membre, selon des critères qu'il définit, peuvent organiser et certifier les examens écrits et oraux visés au paragraphe 1. Les États membres vérifient régulièrement que les conditions dans lesquelles ces autorités ou instances organisent les examens sont conformes à l'annexe I.

4. Les États membres peuvent dûment autoriser, selon des critères qu'ils définissent, les instances à même d'offrir aux candidats des formations de qualité pour leur permettre de se préparer aux examens, ainsi que des formations continues pour permettre aux gestionnaires de transport qui le souhaitent de mettre à jour leurs connaissances. Ces États membres vérifient régulièrement que les organismes en question remplissent toujours les critères au regard desquels ils ont été autorisés.

5. Les États membres peuvent promouvoir une formation périodique dans les matières énumérées à l'annexe I à des intervalles de trois ans, afin d'assurer que la ou les personnes visées au paragraphe 1 soient suffisamment au courant de l'évolution du secteur.

6. Les États membres peuvent exiger que les personnes qui possèdent une attestation de compétence professionnelle, mais n'ont pas géré une entreprise de transport de marchandises par route ou une entreprise de transport de passagers par route durant les cinq dernières années, suivent une nouvelle formation destinée à actualiser leurs connaissances en fonction de l'état actuel de la législation visée à l'annexe I, section I.

7. Un État membre peut dispenser les titulaires de certains diplômes de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique qui ont été délivrés dans ce même État membre, désignés spécialement à cet effet et impliquant la connaissance de toutes les matières énumérées à l'annexe I, de l'examen dans les matières couvertes par ces diplômes. Cette dispense ne s'applique qu'aux sections de l'annexe I pour lesquelles le diplôme couvre toutes les matières énumérées sous le titre de ladite section. Un État membre peut dispenser de certaines parties des examens les titulaires d'attestations de capacité professionnelle permettant d'effectuer des transports nationaux dans cet État membre.

8. Une attestation délivrée par l'autorité ou l'instance visée au paragraphe 3 est produite à titre de preuve de la capacité professionnelle. Cette attestation n'est pas cessible. Elle est établie conformément aux éléments de sécurité et au modèle d'attestation figurant aux annexes II et III et porte le cachet de l'autorité ou de l'instance dûment autorisée qui l'a délivrée.

9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 24 bis afin de modifier les annexes I, II et III de manière à les adapter à l'évolution du marché et au progrès technique.

10. La Commission encourage et facilite les échanges d'expériences et d'informations entre États membres, ou par l'intermédiaire de toute instance qu'elle peut désigner, en matière de formations, d'examens et d'autorisations.

....

Article 23 - Dispositions transitoires

Les entreprises qui disposent, avant le 4 décembre 2009, d'une autorisation d'exercer la profession de transporteur par route se conforment aux dispositions du présent règlement au plus tard le 4 décembre 2011.

Par dérogation à l'article 1^{er}, paragraphe 2, jusqu'au 21 mai 2022, les entreprises de transport de marchandises par route exerçant dans le secteur des transports internationaux uniquement au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes sont exemptées des dispositions du présent règlement, sauf disposition contraire du droit de l'État membre d'établissement.

Par dérogation à l'article 16, paragraphe 2, l'obligation de mentionner la classification des entreprises par niveau de risque dans les registres électroniques nationaux s'applique à partir de 14 mois après l'entrée en vigueur de l'acte d'exécution relatif à une formule commune pour établir la classification par niveau de risque visée à l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE.

Document 6

→ VOS QUESTIONS SUR...

Par [Natalie Grange](#)

La réforme du cabotage

1/ Pourquoi dites-vous que les règles du cabotage ont changé le 21 février dernier ?

Parce que c'est le cas : la réforme du cabotage faisait partie du paquet Mobilité qui, comme son nom l'indique, comprenait plusieurs textes. Parmi cette avalanche réglementaire, des directives, et le règlement modificatif (UE) 2020/1055 (15 juil. 2020, JOUE 31) qui est entré en vigueur le 21 février 2022.

2/ D'accord, mais quelles sont les principales modifications ?

Elles concernent avant tout l'accès à la profession de transporteur routier et au marché du transport routier de marchandises. Le règlement (UE) 2020/1055 modifie le règlement (CE) 1071/2009, qui définissait l'accès au marché. Il renforce les quatre conditions fixées pour l'exercice de la profession de transporteur routier de marchandises : exigences d'établissement, d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle. Ce sont particulièrement les exigences d'établissement qui sont revues à la hausse, pour éviter les tricheurs.

3/ Mais comment lutter contre ce phénomène qui consiste à ouvrir une boîte à lettres pour pouvoir exercer dans l'UE ?

En contraignant les entreprises à être établies dans un pays de l'UE, à y payer des impôts quand cela est de mise, à y avoir un numéro de TVA, à y être inscrites au registre et à y avoir des locaux dans lesquels sont stockés tous les documents originaux requis pour l'exécution de leur métier. Le règlement impose aussi de disposer d'au moins un véhicule immatriculé dans ledit pays et d'y posséder un centre d'exploitation qui est doté des équipements et installations techniques appropriés pour l'exploitation des véhicules.

Un État membre peut aussi imposer aux entreprises de transport immatriculées sur son territoire, en fonction de leur taille, d'avoir du personnel administratif ou que le gestionnaire de transport puisse être joint pendant les heures de bureau.

4/ Et la capacité financière des entreprises, on en parle ?

Le nouveau règlement contraint les entreprises de transport à démontrer, à tout moment, qu'elles sont bien en mesure de faire face à leurs obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel. Il faut qu'elle prouve, *via* des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment accréditée, qu'elle dispose de réserves d'une valeur au moins égale à 9 000 € pour le premier véhicule, 5 000 € pour les suivants (+3,5 t), 900 € pour chaque -3,5 t.

5/ Selon vous, cela empêche-t-il des personnes peu recommandables de créer des entreprises de transport ?

Bien sûr que non, mais les États membres peuvent décider d'interdire à une personne ayant des dettes auprès de la puissance publique ou étant insolvable, en faillite ou en procédure de liquidation d'exercer en tant que gestionnaire de transport, par exemple. Après, encore faut-il qu'ils le décident... Cela étant, les gestionnaires de transport qui ont perdu leur honorabilité peuvent la faire rétablir après une période minimale de 1 an. Ils devront pour cela prouver qu'ils ont suivi un niveau minimal de formation ou réussi un examen démontrant la connaissance des sujets énumérés à l'annexe I du règlement.

6/ Et ça devrait suffire ?

Clairement non, mais dorénavant, les entreprises du transport léger devront rentrer dans les clous, elles aussi, alors que le règlement (CE) 1072/2009 ne leur était pas appliqué. C'est lui qui leur permettait d'exercer sans licence communautaire, par exemple. Avec le nouveau règlement, ce n'est plus le cas.

7/ On se demande à quoi sert cette obligation d'avoir des installations techniques.

Le pouvoir réglementaire européen veut contraindre les véhicules à revenir dans son État membre d'immatriculation « *dans un délai maximal de huit semaines* ». Pour cela, il faut bien un centre opérationnel dans ledit État membre ! Et selon le règlement, c'est un moyen efficace pour éviter les sociétés « boîtes aux lettres ».

6/ Concernant le cabotage, on parle bien de quatre jours ?

Oui, depuis le 21 février 2022, les transporteurs routiers doivent respecter une période de carence de quatre jours entre deux périodes de cabotage, « *à compter de la fin du transport de cabotage effectué dans cet État membre* ». En clair, si le caboteur a livré un lundi à 16 heures son dernier envoi, le délai de quatre jours part à compter de ce moment-là.

Rien ne l'empêche d'aller caboter dans un autre État membre pour le reste de sa semaine.

7/ Comment faire, dans le cas d'un ensemble routier ?

Le règlement dit que la limite des quatre jours de cabotage concerne « *le véhicule à moteur de ce même véhicule dans le même État membre* ». Pas la remorque. Il dissocie les deux, ce qui permet effectivement à un tracteur de passer une frontière pour caboter ailleurs et à une remorque d'être utilisée par un autre tracteur dans le pays précédemment caboté.

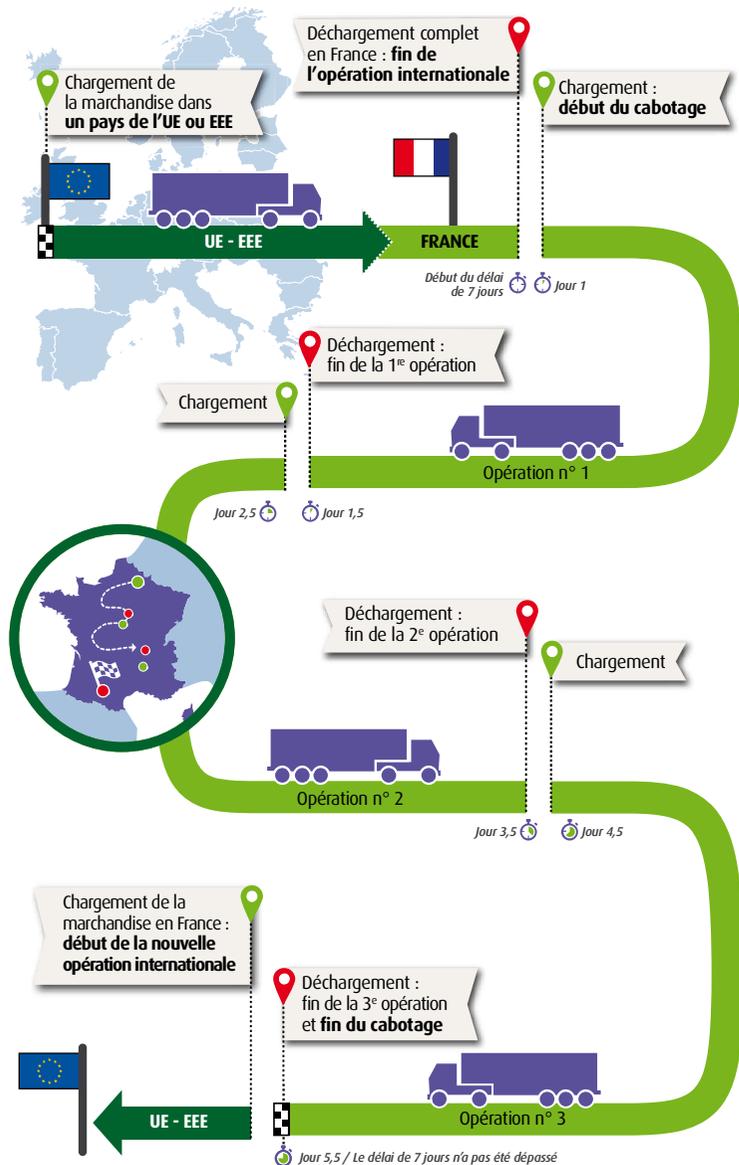
8/ Comment contrôle-t-on tout cela ?

Les caboteurs doivent être en mesure d'apporter la preuve évidente du transport international qui a précédé chaque transport de cabotage et, si le véhicule a été présent sur le territoire de l'État membre d'accueil au cours de la période de quatre jours précédant le transport international, la preuve irréfutable de tous les transports effectués au cours de ladite période. Cette preuve peut être présentée ou transmise par voie électronique, en recourant à un format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement informatisés, tel qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR).

9/ Pourquoi avoir décalé l'application de ces règles pour les VUL ?

Pour laisser le temps aux concernés de faire face à des obligations, eux qui pratiquaient jusqu'à maintenant le cabotage routier comme s'ils tournaient un western au Far West. Maintenant que la réglementation européenne du transport routier de marchandises a été élargie aux véhicules utilitaires légers + 2,5 t opérant à l'international, il leur faudra respecter les conditions d'accès à la profession et au marché à compter du 21 mai 2022. ●

La France : pays destinataire du transport international



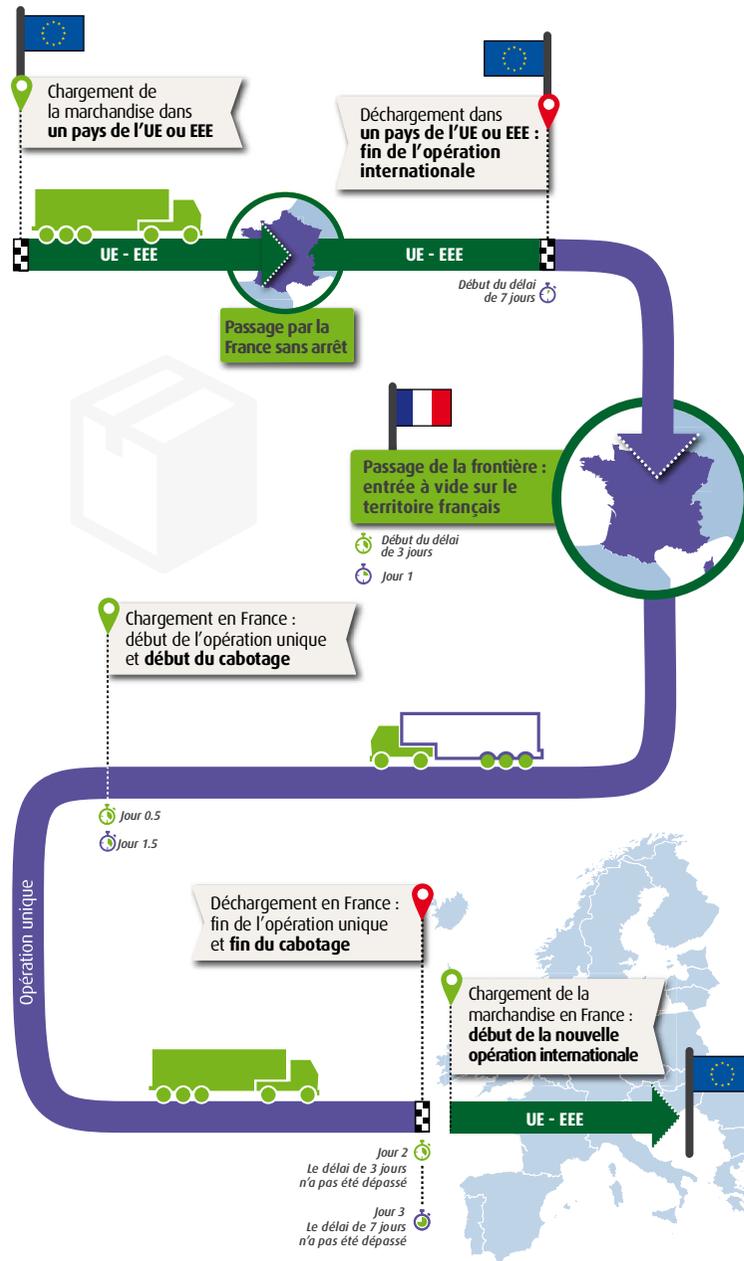
Les conditions d'exécution du cabotage

- Réalisation préalable d'un transport international
- 1 seul tracteur pour toutes les opérations
- 1 camion c'est : 1 remorque 1 tracteur
- 7 jours pour réaliser les opérations
- 3 opérations maximum en France
- documents :
 - la lettre de voiture internationale CMR
 - la lettre de voiture LV propre à l'opération de cabotage

Le déroulement d'une opération

- Déchargement complet en France du fret international
- Chargement de la marchandise en France
- Transport de la marchandise
- Déchargement de la marchandise en France
- Chaque opération correspond à 1 lettre de voiture
- LV 1, LV 2, LV 3

La France : pays de transit du transport international



Les conditions d'exécution du cabotage

- Réalisation préalable d'un transport international qui n'a pas pour destination le territoire français
- 1 seul tracteur pour toutes les opérations
- 1 camion c'est : 1 remorque 1 tracteur
- 7 jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international
- 1 seule opération en France
- 3 jours pour achever l'opération suivant l'entrée à vide du véhicule sur le territoire national
- documents :
 - la lettre de voiture internationale CMR
 - la lettre de voiture LV propre à l'opération de cabotage

Le déroulement d'une opération

- Déchargement complet en France du fret international
- Chargement de la marchandise en France
- Transport de la marchandise
- Déchargement de la marchandise en France

**RÈGLEMENT (CE) N o 1072/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 21 octobre 2009**

**établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international
de marchandises par la route**

EXTRAIT

CHAPITRE I - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier - Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui pour les trajets effectués sur le territoire de la Communauté.

2. Dans le cas d'un transport au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, le présent règlement est applicable à la partie du trajet effectuée sur le territoire de tout État membre traversé en transit. Il ne s'applique pas à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement tant que l'accord nécessaire entre la Communauté et le pays tiers concerné n'a pas été conclu.

3. Dans l'attente de la conclusion des accords visés au paragraphe 2, le présent règlement n'a pas d'incidence sur:

a) les dispositions relatives aux transports au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa qui figurent dans des accords bilatéraux conclus par les États membres avec ces pays tiers;

b) les dispositions relatives aux transports au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa qui figurent dans des accords bilatéraux conclus entre États membres et qui permettent, dans le cadre soit d'autorisations bilatérales, soit d'accords de libéralisation, à des transporteurs qui ne sont pas établis dans un État membre, d'effectuer des chargements et des déchargements dans cet État membre.

4. Le présent règlement s'applique aux transports nationaux de marchandises par route assurés à titre temporaire par un transporteur non résident conformément aux dispositions du chapitre III.

5. Les transports ci-après et les déplacements à vide effectués en relation avec ces transports ne sont pas soumis à l'exigence d'une licence communautaire et sont dispensés de toute autorisation de transport:

a) transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service universel;

b) transports de véhicules endommagés ou en panne jusqu'au 20 mai 2022: transports de marchandises par véhicule dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes;

c bis) à partir du 21 mai 2022: transports de marchandises par véhicule dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 2,5 tonnes;

d) transports de marchandises par véhicule automobile dans la mesure où les conditions suivantes sont remplies:

i) les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou ont été vendues, achetées, données ou prises en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elle;

ii) le transport sert à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit pour ses propres besoins à l'extérieur de l'entreprise;

iii) les véhicules automobiles utilisés pour ce transport sont conduits par le personnel employé par l'entreprise ou mis à la disposition de celle-ci conformément à une obligation contractuelle;

iv) les véhicules transportant les marchandises appartiennent à l'entreprise ou ont été achetés par elle à crédit ou ont été loués à condition que, dans ce dernier cas, ils remplissent les conditions prévues par la directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2006 relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route

v) ce transport ne constitue qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise;

e) transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles.

6. Les dispositions du paragraphe 5 ne modifient pas les conditions auxquelles un État membre autorise ses ressortissants à exercer les activités qui y sont visées.

Article 2 - Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «véhicule», un véhicule à moteur immatriculé dans un État membre ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans un État membre, utilisés exclusivement pour le transport de marchandises;

2) «transports internationaux»:

a) les déplacements en charge d'un véhicule, dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans deux États membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;

- b) les déplacements en charge d'un véhicule au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;
- c) les déplacements en charge d'un véhicule entre pays tiers, traversant en transit le territoire d'un ou plusieurs États membres; ou d) les déplacements à vide en relation avec les transports visés aux points a), b) et c);
- 3) «État membre d'accueil», un État membre dans lequel un transporteur exerce ses activités, autre que l'État membre dans lequel il est établi;
- 4) «transporteur non résident», une entreprise de transport de marchandises par route qui exerce ses activités dans un État membre d'accueil;
- 5) «conducteur», toute personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord d'un véhicule dans le cadre de son service pour pouvoir conduire en cas de besoin;
- 6) «transports de cabotage», des transports nationaux pour compte d'autrui assurés à titre temporaire dans un État membre d'accueil, dans le respect du présent règlement;
- 7) «infraction grave à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers», une infraction pouvant conduire à la perte d'honorabilité conformément à l'article 6, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n o 1071/2009, et/ou au retrait temporaire ou permanent d'une licence communautaire.

CHAPITRE II - TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Article 3 - Principe général

Les transports internationaux sont exécutés sous le couvert d'une licence communautaire, combinée, si le conducteur est ressortissant d'un pays tiers, avec une attestation de conducteur.

Article 4 - Licence communautaire

1. La licence communautaire est délivrée par un État membre, conformément au présent règlement, à tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est:

- a) établi dans ledit État membre conformément à la législation communautaire et à la législation nationale de cet État membre; et
- b) habilité dans l'État membre d'établissement, conformément à la législation communautaire et à la législation nationale de cet État membre en matière d'accès à la profession de transporteur par route, à effectuer des transports internationaux de marchandises par route.

2. La licence communautaire est délivrée par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement pour une durée maximale de dix ans renouvelable. Les licences communautaires et les copies certifiées conformes délivrées avant la date d'application du présent règlement restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

3. L'État membre d'établissement délivre au titulaire l'original de la licence communautaire, qui est conservé par le transporteur, et le nombre de copies certifiées conformes correspondant au nombre des véhicules dont le titulaire de la licence communautaire dispose soit en pleine propriété, soit, par exemple, en vertu d'un contrat de location vente, d'un contrat de location ou d'un contrat de crédit-bail (leasing).

4. La licence communautaire et les copies certifiées conformes correspondent au modèle figurant à l'annexe II, qui en fixe également les conditions d'utilisation. Elles comportent au moins deux des éléments de sécurité énumérés à l'annexe I.

Dans le cas des véhicules utilisés pour le transport de marchandises dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et auxquels s'appliquent les exigences de capacité financière moindres établies à l'article 7, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (CE) n o 1071/2009, l'autorité de délivrance fait figurer, à la rubrique «observations particulières» de la licence communautaire, ou de sa copie certifiée conforme, la mention suivante: «≤ 3,5 t».

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 ter afin de modifier les annexes I et II en vue de les adapter au progrès technique.

5. La licence communautaire et les copies certifiées conformes de celle-ci portent le cachet de l'autorité qui les a délivrées, ainsi qu'une signature et un numéro de série. Les numéros de série de la licence communautaire et des copies certifiées conformes sont consignés dans le registre électronique national des entreprises de transport par route, dans la section réservée aux données du transporteur.

6. La licence communautaire est établie au nom du transporteur et ne peut être transférée par celui-ci à des tiers. Une copie certifiée conforme de la licence communautaire est conservée à bord de chaque véhicule du transporteur et est présentée sur réquisition des agents chargés du contrôle.

Dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, la copie certifiée conforme accompagne le véhicule à moteur. Elle couvre l'ensemble des véhicules couplés même si la remorque ou la semi-remorque ne sont pas immatriculées ou admises à la circulation au nom du titulaire de la licence ou qu'elles sont immatriculées ou admises à la circulation dans un autre État.



CHAPITRE III - CABOTAGE

Article 8 - Principe général

1. Tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est titulaire d'une licence communautaire et dont le conducteur, s'il est ressortissant d'un pays tiers, est muni d'une attestation de conducteur, est admis, aux conditions fixées par le présent chapitre, à effectuer des transports de cabotage.

2. Une fois que les marchandises transportées au cours d'un transport international à destination de l'État membre d'accueil ont été livrées, les transporteurs visés au paragraphe 1 sont autorisés à effectuer, avec le même véhicule, ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule jusqu'à trois transports de cabotage consécutifs à un transport international en provenance d'un autre État membre ou d'un pays tiers à destination de l'État membre d'accueil. Le dernier déchargement au cours d'un transport de cabotage avant de quitter l'État membre d'accueil a lieu dans un délai de sept jours à partir du dernier déchargement effectué dans l'État membre d'accueil au cours de l'opération de transport international à destination de celui-ci.

Dans le délai visé au premier alinéa, les transporteurs peuvent effectuer une partie ou l'ensemble des transports de cabotage autorisés en vertu dudit alinéa dans tout État membre, à condition qu'ils soient limités à un transport de cabotage par État membre dans les trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire de cet État membre.

2 bis. Les transporteurs ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule dans le même État membre pendant quatre jours à compter de la fin du transport de cabotage effectué dans cet État membre.

3. Les transports nationaux de marchandises par route effectués dans l'État membre d'accueil par un transporteur non résident ne sont réputés conformes au présent règlement que si le transporteur peut apporter la preuve évidente du transport international qui a précédé ainsi que de chaque transport de cabotage qu'il a effectué par la suite. Si le véhicule a été présent sur le territoire de l'État membre d'accueil au cours de la période de quatre jours précédant le transport international, le transporteur apporte également la preuve irréfutable de tous les transports effectués au cours de ladite période.

Les preuves visées au premier alinéa comprennent les éléments suivants pour chaque transport:

- a) le nom, l'adresse et la signature de l'expéditeur;
- b) le nom, l'adresse et la signature du transporteur;
- c) le nom et l'adresse du destinataire, ainsi que sa signature et la date de livraison une fois les marchandises livrées;
- d) le lieu et la date de prise en charge des marchandises et le lieu prévu pour la livraison;
- e) la dénomination courante de la nature des marchandises et le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ainsi que le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros;
- f) la masse brute des marchandises ou leur quantité exprimée d'une autre manière;
- g) les plaques d'immatriculation du véhicule à moteur et de la remorque.

4. Il n'est pas exigé de document supplémentaire prouvant que les conditions énoncées dans le présent article sont remplies.

4 bis. La preuve visée au paragraphe 3 est présentée ou transmise à l'agent chargé du contrôle de l'État membre d'accueil, sur demande et pendant la durée du contrôle sur route. Elle peut être présentée ou transmise par voie électronique, en recourant à un format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement informatisés, tel qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR) en vertu du protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique du 20 février 2008. Au cours du contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport ou toute autre personne ou entité afin de fournir, avant la fin du contrôle sur route, toute preuve visée au paragraphe 3.

5. Tout transporteur habilité dans l'État membre d'établissement à effectuer les transports de marchandises par route pour compte d'autrui visés à l'article 1^{er}, paragraphe 5, points a) à c) bis), conformément à la législation de cet État membre, est autorisé, aux conditions fixées au présent chapitre, à effectuer, selon les cas, des transports de cabotage de même nature ou des transports de cabotage avec des véhicules de la même catégorie.

6. L'admission aux transports de cabotage, dans le cadre des transports visés à l'article 1^{er}, paragraphe 5, points d) et e), n'est soumise à aucune restriction.

Surcharge : contrôle-sanction automatisé des poids lourds

Technologies | publié le : 14.02.2022 | Dernière Mise à jour : 14.02.2022

<https://www.actu-transport-logistique.fr/routier/surcharge-controle-sanction-automatise-des-poids-lourds-689741.php>

Un programme de recherche sur le contrôle-sanction dynamique des surcharges pendant les phases de roulage dans le transport routier de marchandises est en cours. Le déploiement en France de nouveaux outils pourrait intervenir en 2023 ou en 2024.



Concurrence déloyale entre transporteurs routiers et modes de transport, sécurité, dégradation des infrastructures... la surcharge des véhicules est un fléau et un danger pour le transport routier de marchandises comme pour tous les usagers de la route. Si les services de l'État en ont conscience, lutter contre suppose de mobiliser des moyens importants pour contrôler en statique le poids des véhicules qui représente, aussi, une perte de temps et d'immobilisation pour tous les transporteurs qui respectent les règles.

Ces constats sont à l'origine d'un programme de recherche sur le contrôle-sanction dynamique des surcharges pendant les phases de roulage dans le transport routier de marchandises. Sous l'égide du ministère des Transports, ce programme rassemble des laboratoires de recherche, universités et des fabricants des systèmes de pesage.

Trois exigences

Rappelées par David Betaille, de l'Université Gustave Eiffel, trois exigences guident leurs travaux :

"la tolérance identique à celles des pesées statiques, la fiabilité et l'acceptabilité en évitant les "faux positifs", et l'efficacité." Les essais menés en laboratoires et sur autoroutes montrent la faisabilité du contrôle-sanction dynamique des surcharges pour les poids lourds et utilitaires dans le respect de ces exigences avec des marges de tolérance adaptées selon les véhicules et leur vitesse.

La prochaine étape du programme consiste à "établir les procédures de certification et d'homologation des appareils de contrôle-sanction dynamique des surcharges pour leurs fabricants". Le déploiement en France de ces nouveaux outils destinés aux services publics chargés du contrôle routier pourrait intervenir en 2023 ou en 2024.