



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

2023-SACS-12-Int - Cas Pratique

2023-SACS-22-Ext- Cas Pratique

**Concours interne et externe de recrutement de secrétaire
d'administration et de contrôle du développement durable
de classe supérieure
Spécialité contrôle des transports terrestres**

Session 2023

ÉPREUVE n° 1

**« Épreuve de cas pratique avec une mise en situation à
partir d'un dossier documentaire »**

(Durée : trois heures ; coefficient 2)

ATTENTION : Aucune signature et aucun signe distinctif ne doivent apparaître sur votre copie et vous n'utiliserez qu'une seule couleur d'encre (bleue ou noire), sous peine d'exclusion du concours.

Le sujet comporte 28 pages dont un dossier de 25 pages

Épreuve de cas pratique

Vous êtes actuellement en poste au sein du service transport de la DREAL PACA.

Dans le cadre d'une intervention portant sur le paquet mobilité devant les différents directeurs, votre chef vous demande, à l'aide des documents joints :

- 1) De présenter les principales mesures du paquet mobilité et leurs évolutions
- 2) De présenter les enjeux du paquet mobilité plus particulièrement pour les chauffeurs routiers
- 3) De définir les difficultés d'application et les avantages de ce système
- 4) D'expliquer ce qu'est la concurrence déloyale et de donner un exemple

12 documents joints (pages 4 à 28)

Liste des documents joints

N° du document	Intitulé du document	Pages
Document 1	Paquet mobilité : tout savoir sur le projet européen	Pages 4 et 5
Document 2	Cabotage	Page 6
Document 3	Comment lutter contre la concurrence déloyale dans le secteur du transport routier de marchandises	Pages 7 et 8
Document 4	Paquet mobilité : nouvelles règles de cabotage en Europe	Page 9
Document 5	Paquet mobilité : l'essentiel des mesures et leurs conséquences	Pages 10 et 11
Document 6	Accord sur le paquet mobilité dans le transport routier : une avancée majeure pour une Europe qui protège	Pages 12 et 13
Document 7	Concurrence déloyale dans les transports routiers	Pages 14 et 15
Document 8	Le cabotage et sa réglementation	Pages 16 et 17
Document 9	Paquet mobilité : nouvelle échéance en février 2022	Pages 18 à 20
Document 10	Paquet mobilité : cabotage et période de carence	Pages 21 et 22
Document 11	Le paquet mobilité : une réforme dans le secteur du transport routier	Pages 23 et 24
Document 12	Paquet mobilité : quels impacts pour les transporteurs et les chargeurs ?	Pages 25 à 28

[Anaëlle Babled](#)

Paquet mobilité : tout savoir sur le Projet européen Paquet mobilité

Le paquet mobilité européen est un nouveau règlement de la Commission européenne régissant le transport routier. Elisabeth Borne, Ministre chargée des transports, avait salué l'accord trouvé en Conseil des ministres européens des Transports. Le processus de validation a pris 18 mois et des dizaines d'heures de négociation. Elisabeth Borne a indiqué dans un communiqué publié sur le [compte Twitter du Ministère de la transition écologique et solidaire](#) :

“Cet accord constitue une avancée majeure pour harmoniser par le haut les droits sociaux des salariés du secteur, pour créer les conditions d'une concurrence plus équitable au sein du marché européen, et pour s'assurer enfin du bon respect des règles. C'est la traduction concrète du combat porté par la France depuis de longs mois pour que le droit du détachement s'applique pleinement au transport routier.”

Table des matières

1. [Nos experts vous répondent avec le sourire](#)
2. [Paquet mobilité : les points les plus importants à retenir](#)
3. [Paquet mobilité : une meilleure protection pour les salariés du transport routier](#)
4. [Paquet mobilité : plusieurs pays européens ont déjà déposé des recours](#)

Paquet mobilité : les points les plus importants à retenir

Le paquet législatif vise à améliorer les conditions de travail des conducteurs routiers. Il vise aussi à garantir une concurrence loyale dans le marché unique européen.

Les conducteurs ne seront plus obligés de rouler pendant de longues heures et de passer leur week-end sur des parkings.

- Les chauffeurs doivent passer leurs 45 minutes de pause minimales en dehors de leurs camions.
- Les chauffeurs doivent retourner au siège de leur entreprise chaque mois toutes les 3 ou 4 semaines
- Ils ne peuvent plus passer les 45h du week-end dans leur camion. L'employeur est tenu de leur payer une chambre d'hôtel ou leur trouver une solution adéquate.
- Le camion doit revenir au siège social toutes les huit semaines

Cette mesure a un autre but caché. Réduire la compétitivité des entreprises de transport des pays de l'Est, car ils pourraient à terme perdre des contrats juteux dans la partie Ouest de l'Europe s'ils ne peuvent plus garantir des prix bas.

Paquet mobilité : une meilleure protection pour les salariés du transport routier

L'accord permet une meilleure protection des salariés du transport routier. Par exemple, le droit du détachement au secteur du transport routier n'était appliqué que par la France et trois autres Etats membres sur leurs territoires. C'est maintenant le même droit qui s'applique dans l'ensemble de l'Union européenne.

□ Qu'est-ce que le détachement des travailleurs ?

La directive 96/71/CE, du 16 décembre 1996, a pour but de lutter contre le « dumping social ». Le salarié détaché reste néanmoins soumis à la législation de l'État membre d'origine. À condition que la durée prévisible du travail ne dépasse pas 24 mois et qu'il ne soit pas envoyé en remplacement d'une personne parvenue au terme de son détachement (règlement n° 883/2004).

C'est un sujet qui a longtemps été une épine dans la relation entre l'Europe de l'Ouest et de l'Est. Pendant très longtemps, certains conducteurs ont dû être éloignés de leurs familles et de leurs pays pour faire face à une demande croissante.

Selon [l'Accord](#) signé, Les temps de travail seront aménagés : les conducteurs ont la possibilité de deux jours de repos hebdomadaires réduits consécutifs pour les trafics internationaux, suivis obligatoirement d'un repos hebdomadaire normal compensé pris au pays.

Quant aux chauffeurs français, qui sont protégés par des règles plus protectrices, ils continueront de se voir appliquer les règles en vigueur.

En ce qui concerne le temps de travail, peu de changements sont à prévoir. Aucune modification n'a été apportée sur les règles de temps de conduite. Les temps de conduite seront limités pour éviter les accidents et garantir la sécurité des travailleurs.

Paquet mobilité : plusieurs pays européens ont déjà déposé des recours

Sans surprise, les salariés du transport routier ont accueilli la nouvelle avec enthousiasme.

Ce n'est pas le cas de tous les patrons, qui accusent l'Union Européenne de précipitation. En effet, selon eux, il n'y a pas assez de parkings et d'aires de stationnement. Ils pointent aussi le manque d'hôtels pour que le projet soit appliqué.

La Lituanie prépare une action en justice contre le paquet de mobilité. Le gouvernement de la Lituanie estime que « ces mesures adoptées sont à l'encontre de leurs conducteurs et de leurs entreprises ». « Les pays de l'Est ne pourront pas appliquer toutes ces dispositions et ils seront donc exclus du marché unique » a-t-il ajouté.

La Roumanie conteste quant à elle le paquet. Elle demande à la Commission Européenne de garantir un [cadre juridique harmonisé au niveau européen](#).

Mais selon la Fédération Européenne des Transports, qui a participé à l'écriture du paquet, les textes sont équilibrés. Certains pays d'Europe Centrale ont voté ces textes ce qui prouve leur efficacité.

Il est donc très peu probable que la Cour de Justice de l'Union européenne bloque l'entrée en vigueur du Paquet mobilité. En effet, ces textes visaient essentiellement la politique de “dumping social” des pays de l'Est.

Il ne reste plus qu'à surveiller que ces mesures soient bien appliquées par les employeurs.

<https://www.faq-logistique.com/Cabotage.htm>

Cabotage

Le cabotage est régi par les règlements européens.

Il s'agit de la capacité des transporteurs appartenant à un état membre de l'Union Européenne d'opérer un transport "domestique" dans un autre pays membre de l'UE.

Seul le transport interne à un pays de l'UE (départ et arrivée dans le même pays) est concerné. Dès que les lieux de départ et d'arrivée du transport sont situés dans des pays différents, on ne parle plus de cabotage mais de transport international.

La loi autorise donc un transporteur routier de l'UE à opérer dans un état membre sans justification de domiciliation dans celui-ci.

Par exemple, un transporteur belge est autorisé à transporter des marchandises du port du Havre vers un entrepôt à Orléans.

Cette autorisation est cependant bordée par les restrictions suivantes (définie par la Commission Européenne en 2007) :

- Dans un intervalle de 7 jours suivant un transport international, seules 3 opérations de cabotage sont tolérées.
- Les transporteurs bulgares et roumains ne seront actuellement autorisés à effectuer des opérations de cabotage qu'à partir du 1er Janvier 2012.

La justification d'un cabotage est apporté par la lettre de voiture CMR. A chaque CMR correspond un cabotage au sens de la loi. Pour un camion effectuant 2 dépotages chacun justifiés par une lettre de voiture est considéré comme ayant effectué 2 dépotages (même si les 2 dépotages ont été effectués pour le compte d'une même entreprise).

Ces règles permettent ainsi aux pays de "protéger" leurs transporteurs locaux d'une concurrence low cost venue des pays de l'est, nouveaux membres de l'Union Européenne.

Particulièrement complexe et facteur de rigidification de l'exploitation des transporteurs, le cabotage est également sujet à des ajustements législatifs locaux propres à chaque état membre de l'UE.

<https://www.sntl.fr/comment-lutter-contre-la-concurrence-deloyle-dans-le-secteur-du-transport-routier-des-marchandises/>

Comment lutter contre la concurrence déloyale dans le secteur du transport routier des marchandises ?

En plus d'un **accompagnement juridique** pour toutes les étapes de la vie de votre entreprise à **Strasbourg (67)**, le **SNTL** (Syndicat National des Transports Légers) s'engage à **défendre le cadre légal** de votre profession.

Il est important de rappeler que l'un des engagements du SNTL est de faire appliquer **l'article L. 3452-6 du code des transports**. En vertu de ce dernier, **l'exercice illégal de la profession de transporteur** est un délit puni d'un an de prison et de 15 000€ d'amende.

La concurrence déloyale dans les transports routiers de marchandises peut prendre plusieurs formes :

- **l'exercice illégal de la profession** : l'entreprise qui effectue des transports de marchandises pour compte d'autrui sans être inscrite au registre des transports pratique un exercice illégal de la profession de transporteur;
- **les pratiques commerciales illégales** : le non-respect des règles qui font partie des contrats conclus entre les acteurs économiques, notamment des règles de facturation et de délais de paiement;
- **le cabotage irrégulier** : les manquements aux conditions d'exécution du cabotage (transport de marchandises entre deux points du territoire national, réalisée par une entreprise non résidente) placent l'entreprise en situation irrégulière;
- **le travail illégal** : travail dissimulé, prêt illicite de main d'œuvre, marchandage sont des infractions qu'on retrouve dans le transport routier.

La concurrence déloyale dans le secteur des Transports Légers

Malgré la réglementation en vigueur, les professionnels du secteur sont amenés à constater l'accroissement de nouvelles formes de prestations de transport. Elles sont réalisées par des particuliers et se développent notamment dans le domaine du déménagement. Ces prestations illégales sont réalisées avec des **véhicules utilitaires légers (VUL)** appartenant à des particuliers. Il s'agit ici de **concurrence déloyale envers le secteur du transport routier de marchandises**.

Cette concurrence est d'autant plus prégnante que rendue facile grâce **au développement des plateformes de prestations de services sur internet**.

Ces **activités concurrentielles déloyales** nuisent fortement à l'ensemble des **professionnels des transports légers à Strasbourg** et dans toute la France. Elles mettent en péril tout le travail d'une profession qui s'applique à travailler dans le respect de la **réglementation**. Elles portent également atteinte aux avancées obtenues en faveur d'une meilleure **qualité de travail** et d'un transport routier de qualité. En somme, ces pratiques déloyales vont à contre-sens du travail mené par le **Syndicat National des Transports Légers à Strasbourg (67)** et dans toute la France.

Les engagement du SNTL face à la concurrence déloyale à Strasbourg (67) et dans toute la France

Le respect des **réglementations européennes et nationales** qui encadrent le secteur des transports routiers

est essentiel pour atteindre les objectifs en matière d'équilibre de la profession, de sécurité routière ainsi que de conditions sociales équitables.

Face au développement des activités concurrentielles déloyales, le SNTL s'engage fermement et multiplie les **actions de sensibilisation auprès des autorités nationales**.

Pour en savoir plus sur le cadre légal de la concurrence, le SNTL a publié sur son site le texte de [**l'article L. 3452-6 du code des transports que vous pouvez consulter en cliquant ici.**](#)

Afin de **faire appliquer la loi et respecter le droit des transports**, le SNTL a aussi engagé des **actions en justice contre les plateformes digitales** qui permettent ces manquements au droit.

Le SNTL s'applique donc à transmettre aux autorités françaises les inquiétudes des **professionnels du transport léger**.

Cet engagement pour **faire reconnaître la concurrence déloyale** est étroitement lié au **statut social des travailleurs de plateformes** dont le SNTL suit de près [le projet de directive européenne](#) dont il fait l'objet. Il s'agit d'un ensemble de propositions pour **améliorer les conditions de travail** des personnes travaillant via une plateforme de travail numérique dans l'Union Européenne (UE). Le projet vise à proposer **une plus grande sécurité juridique** et à faire en sorte que les personnes qui travaillent par l'intermédiaire de plateformes de travail numériques puissent jouir des droits du travail et des prestations sociales auxquelles elles ont droit.

Le SNTL est également très actif en ce qui concerne la professionnalisation du secteur des transports routiers et donc l'**amélioration de la qualité des conditions de travail**. Pour en savoir plus sur cette thématique, **vous pouvez consulter notre article**.

Vous êtes un **professionnel du secteur des transports routiers de marchandises** et vous souhaitez contribuer aux **engagements du SNTL** comme celui de **lutter contre les activités de transport sur le territoire national sans autorisation** ?

Paquet mobilité : nouvelles règles de cabotage en Europe

Publié le 22 février 2022 par Marc De Sousa

Réglementation

Après la mise en œuvre des nouvelles règles sur le détachement des chauffeurs routiers et de l'obligation pour le chauffeur d'enregistrer ses passages de frontière, ce sont les règles relatives au cabotage qui changent au sein de l'Union européenne à partir du 22 février 2022.

La règle des quatre jours de carence

Depuis ce lundi, les possibilités de cabotage sont limitées à une opération de cabotage tous les quatre jours en vertu du principe des « jours de carence » sur les routes européennes. En clair, toute opération de cabotage (jusqu'à trois transports sur sept jours) doit être suivie de quatre jours pendant lesquels le véhicule en question ne peut pas effectuer une autre opération de cabotage dans le pays où sa dernière opération de cabotage a été effectuée.

Ce principe va par exemple forcer ceux qui transportent des marchandises vers la France à n'effectuer qu'une seule opération de cabotage avant d'entamer leur trajet de retour en transport international.

Par ailleurs, les véhicules devront retourner au moins une fois toutes les huit semaines à leur base, c'est-à-dire dans le pays où ils sont immatriculés. Cette mesure est vue par les flottes d'Europe centrale comme plus contraignante que le retour obligatoire du chauffeur, entré en vigueur le 2 février de cette année.

Elle a été dénoncée l'an dernier par plusieurs États membres (la Bulgarie, la Roumanie, la Hongrie, la Pologne, la Lituanie, la Chypre et Malte) devant la Cour de Justice Européenne, notamment au nom de l'environnement, au prétexte que cela fera parcourir aux véhicules des kilomètres à vide supplémentaires.

Quid du transport combiné ?

La seule question qui reste indécise à ce jour est l'application de ces règles au transport combiné ou pas. Le paquet Mobilité européen prévoit en effet que [le pré-post acheminement en transport combiné](#) soit soumis aux règles du cabotage. L'idée étant d'éviter des contournements des mesures nouvellement votées en appliquant les règles sur le cabotage aux étapes routières initiales et finales dans les opérations de transport combiné.

Cependant, le choix est laissé aux États membres sur les modalités d'application et d'adaptation de la règle. L'article 10 modifié du nouveau [règlement 2020/1055](#) permet aux États membres, « *lorsque cela est nécessaire* », d'appliquer les nouvelles règles sur le cabotage (comme évoqué plus haut) ou d'adapter la règle en prévoyant une période plus longue que le délai de sept jours et une période plus courte que le délai de quatre jours. Chaque pays doit par ailleurs en informer la Commission européenne et réexaminer tous les cinq ans les réglementations prises.

<https://transmodal.fr/paquet-mobilite-mesures-2022>

Paquet Mobilité 2022 : L'essentiel des mesures et leurs conséquences

2022 est l'annonce d'un vrai bouleversement sur l'échiquier des transports routiers européens avec le paquet mobilité. Le point sur les différents changements à venir.

Publié le 13/01/2022 par Guillaume Tredant

L'année 2022 est arrivée, et avec celle-ci des changements et de nouveaux défis logistiques s'annoncent. Parmi les évolutions majeures, les mesures européennes du « Mobility Package » que les états-membres devront mettre en œuvre en Février 2022.

Nous sommes certains que allez de plus en plus entendre parler de ces nouvelles règles. Nous tenons donc à vous apporter plus d'informations sur ces mesures, qui affecteront l'intégralité des entreprises européennes.

L'essentiel des mesures

1. Un camionneur effectuant une livraison internationale aller simple doit s'inscrire en tant que travailleur en déplacement professionnel. Si les salaires du marché dans le pays de destination sont plus élevés que ceux du pays d'origine du conducteur, le salaire du conducteur doit être ajusté en conséquence.
2. Les chauffeurs effectuant des livraisons de cabotage dans un pays pour un employeur enregistré dans un autre pays doivent également s'inscrire en tant que travailleurs en déplacement professionnel. Un maximum de 3 transports de ce type dans un pays peut être effectué dans un délai de 7 jours. Passé ce délai, le camion ne pourra pas entrer dans ce pays pendant 4 jours.
3. Un véhicule appartenant à une entreprise de l'UE utilisé pour le transport international doit être restitué dans le pays de son propriétaire enregistré dans un délai maximum de 8 semaines après son départ de ce pays.

Quel est l'objectif de l'Europe ?

Véritable revirement structurel après plusieurs dizaines d'années de libre-marché ayant favorisé les pays d'Europe de l'Est avec des salaires plus bas qu'à l'Ouest, les nouvelles règles ont pour objectif de réglementer les régimes de travail et de repos des chauffeurs routiers ainsi que de fournir un accès égal à la profession et aux marchés locaux.

Avec la nouvelle réglementation, un chauffeur routier international percevra une meilleure indemnisation des déplacements professionnels, en particulier lorsque les salaires du marché dans le pays de livraison sont supérieurs à ceux du pays d'origine du chauffeur.

Le cabotage sera également réglementé afin que les chauffeurs des pays de l'UE où les salaires sont les plus élevés ne soient pas désavantagés par rapport aux chauffeurs des pays à bas salaires.

Quelles sont concrètement les conséquences de ces mesures ?

Pour les entreprises de logistique et de transport, les nouvelles règles entraîneront des changements structurels. Les petits et moyens transporteurs d'Europe de l'Est sont très susceptibles de se recentrer sur les marchés intérieurs, car les coûts financiers du transport de marchandises vers d'autres pays de l'UE ne seront plus rentables.

Mécaniquement, les sociétés de transports de l'Ouest devront compenser l'absence des ensembles roulants de l'Est sur les marchés intérieurs.

Des pénuries de capacités sont donc attendues en Europe de l'Ouest, et des surcapacités sont attendues en Europe de l'Est.

L'avis de nos équipes

Il est malheureusement trop tôt pour mesurer précisément les impacts et conséquences de ces nouvelles règles pour nous, transporteurs et pour vos flux spécifiques, mais outre les pénuries de capacités, il nous apparaît déjà de façon certaine que ces mesures auront un impact sur nos capacités en matériels et conducteurs, et donc sur nos coûts.

Le groupe Transmodal reste engagé à fournir un des plus hauts niveaux de service de notre secteur. Notre volonté est de rester aussi compétitif que possible en optimisant nos coûts tout en fournissant des solutions performantes. Nous suivons donc ce changement majeur de près, et nous nous préparons à adapter notre réseau de transport afin qu'il soit le plus opérationnel.

Vos interlocuteurs Transmodal sont à votre disposition pour vous fournir toutes informations complémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

Accord sur le paquet mobilité dans le transport routier : une avancée majeure pour une Europe qui protège

Le Mardi 4 décembre 2018

Elisabeth BORNE, Ministre chargée des Transports, salue l'accord trouvé ce soir en Conseil des ministres européens des Transports pour une réforme du paquet mobilité dans le transport routier.

« Au terme de 18 mois de négociation, et après plus de 14h de discussion aujourd'hui, cet accord constitue une avancée majeure pour harmoniser par le haut les droits sociaux des salariés du secteur, pour créer les conditions d'une concurrence plus équitable au sein du marché européen, et pour s'assurer enfin du bon respect des règles. C'est la traduction concrète du combat porté par la France depuis de longs mois pour que le droit du détachement s'applique pleinement au transport routier », a indiqué Elisabeth BORNE.

1. Cet accord ouvre la voie à une Europe qui protège mieux les salariés du secteur routier

Au terme de cette négociation, l'application du droit du détachement au secteur du transport routier est clairement reconnue et consacrée en Europe. Alors que seuls la France et trois autres Etats membres appliquaient déjà ce droit sur leur propre territoire, il devra désormais être mis en œuvre dans l'ensemble de l'Union européenne. C'est une avancée considérable pour la France qui a fait du combat pour l'application du détachement une priorité forte pour une Europe qui protège. Elle confirme l'engagement pris dans le cadre de la révision de la directive travailleurs détachés que ce droit s'applique bien au transport routier.

L'exemption d'application du droit du détachement sera strictement limitée aux opérations bilatérales consistant en un aller et retour d'un Etat membre à un autre.

De même, l'interdiction du repos normal des chauffeurs dans leur cabine est consacrée, un an après l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne qui confirmait déjà cette approche partagée par de nombreux Etats membres. La France avait indiqué dès le début de cette négociation qu'il serait inacceptable pour elle d'imaginer que les cabines, lieux de travail, puissent être considérées comme des lieux de repos.

Les chauffeurs routiers bénéficieront par ailleurs de nouveaux droits. Alors que cela ne figurait pas dans le droit européen existant, ils pourront disposer d'un droit de retour régulier dans leur pays d'origine, toutes les 3 à 4 semaines. Cela permettra de mettre un terme à des pratiques indignes qui aboutissaient à les en éloigner pendant plusieurs mois.

Pour tenir compte de ce droit de retour au pays, en conservant la flexibilité nécessaire à la compétitivité des entreprises, les cycles de travail seront aménagés en autorisant la possibilité de deux repos hebdomadaires réduits consécutifs pour les trafics internationaux, suivis obligatoirement d'un repos hebdomadaire normal compensé pris au pays. Les chauffeurs français, qui sont protégés par des règles plus protectrices, continueront de se voir appliquer les règles en vigueur.

Enfin, aucune modification n'est apportée sur les règles de temps de conduite, qui resteront limitées comme actuellement afin de préserver la sécurité routière et les droits des travailleurs.

2. Cet accord va garantir une concurrence plus équilibrée et loyale dans le transport routier

Le renforcement de l'encadrement du cabotage constituait une priorité pour la France qui l'avait proposé

dès juin 2017, afin de lutter contre les pratiques déloyales. Ce renforcement est acté dans l'accord, avec l'introduction d'une période de carence de 5 jours, contraignant les camions étrangers à quitter la France après une période autorisée de cabotage. Ce sera un levier particulièrement efficace pour éviter que le cabotage ne constitue un moyen d'opérer de façon permanente sur le territoire d'un autre Etat membre.

Des dispositions sont également introduites pour mieux lutter contre les entreprises boîtes aux lettres, en renforçant la condition d'établissement des entreprises en lien avec leur activité.

Par ailleurs, des conditions d'accès à la profession sont introduites à l'échelle de l'Union européenne pour les véhicules utilitaires légers (VUL) de plus de 2,5 tonnes opérant à l'international, et qui sont la source d'importantes distorsions du marché.

3. Cet accord donne des moyens de contrôle renforcés et fiabilisés pour s'assurer du respect des règles

Pour garantir l'application de ces règles, les moyens de contrôle sont sensiblement renforcés avec l'accélération du déploiement des tachygraphes intelligents dès 2022 dans tous les nouveaux véhicules, et d'ici 2024 dans tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes (alors que les premières propositions évoquaient l'échéance de 2034).

Ainsi, le suivi de la géolocalisation des véhicules sera beaucoup plus précis et les données telles que les passages de frontière seront enregistrées automatiquement. Cela représente une avancée déterminante pour faciliter les contrôles et lutter de façon implacable contre la fraude au détachement.

[Accord sur le paquet mobilité dans le transport routier : une avancée majeure pour une Europe qui protège \(PDF - 54.09 Ko\)](#)

https://www.lyonne.fr/sens-89100/actualites/concurrence-deloyle-dans-les-transports-routiers-trois-types-d-infractions-relevees-lors-d-une-operation-de-contrôles-a-sens_13652703/

Concurrence déloyale dans les transports routiers : trois types d'infractions relevées lors d'une opération de contrôles à Sens

Publié le 30/09/2019 à 12h27



La DREAL et la gendarmerie de Sens étaient postées à la sortie de Sens, sur la départementale 660 pour arrêter les poids lourds. © Théo Vigne

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) a lancé une opération nationale de contrôles des poids lourds ce lundi 30 septembre 2019. À la sortie de Sens, sur la D660, les camions ont dû justifier le respect de leurs obligations. Objectif : lutter contre la concurrence déloyale.

Ce lundi 30 septembre 2019, dans le cadre d'une action nationale, la Dreal et la gendarmerie de Sens étaient postées sur la D660, à la sortie de Sens, en direction de Malay-le-Grand. Les poids lourds étrangers et français ont été contrôlés pour faire face à la concurrence déloyale.

"Une entreprise qui ne respecte pas les différentes réglementations est forcément en concurrence déloyale. On en voit de plus en plus", précise Laetitia Janson, chef du département régulation des transports à la Dreal. Explication du phénomène.

Le cabotage

Le cabotage concerne le transport de marchandises entre deux points du territoire français, effectué par une entreprise non résidente. Très réglementée, la pratique n'est pourtant peu respectée. "Les camions étrangers ont le droit de faire trois livraisons sur le territoire français dans un délai de sept jours, après déchargement de la première marchandise venue de l'étranger", détaille Laetitia Janson. Le cabotage doit donc se faire dans le prolongement d'un trajet international.

Contrôles dans les transports scolaires : dans l'Yonne, pas de graves manquements aux règles

Grâce à une carte magnétique et des documents, la Dreal peut retracer tous les parcours effectués par le chauffeur. "Ils doivent renseigner le lieu de départ et d'arrivée. Donc on s'en aperçoit facilement lorsqu'ils fraudent", note Antoine Tchissambo, contrôleur. Le non-respect de cette obligation est un délit, et peut être sanctionné d'une amende de 15.000 euros.

Les temps de repos

Les chauffeurs poids lourds sont soumis à des règles bien précises. Ils doivent respecter une pause d'au moins 45 minutes toutes les 4h30, et ne peuvent pas conduire plus de neuf heures par jour. Au-delà de ce délai, le conducteur doit prendre un repos d'au moins 11 heures consécutives quotidiennement.

Tous les poids lourds sont munis d'un chronotachygraphe, qui enregistre les temps de conduite et de repos.

Par semaine, il doit s'accorder un repos de 45 heures consécutives, à effectuer hors de son camion. Mais là encore, ces règles sont peu considérées. "Ce sont les infractions les plus fréquentes et facilement détectables. Tous les poids lourds sont munis d'un chronotachygraphe, qui enregistre les temps de conduite et de repos", fait valoir Laetitia Janson. Cette contravention de quatrième classe peut être sanctionnée d'une amende de 750 euros.

La rémunération

Autre fléau, la rémunération des chauffeurs. Nombreux sont les conducteurs étrangers à livrer sur le territoire français pour un salaire de misère.

"Un chauffeur polonais, bulgare ou slovaque est largement moins bien payé qu'un chauffeur français, explique la représentante de la Dreal. C'est pour cela qu'ils essaient de s'implanter localement. Nous, notre rôle est de lutter contre le travail illégal. Un chauffeur étranger doit avoir une attestation de son employeur qui confirme qu'il sera payé au salaire minimum français."

Sur 15 véhicules contrôlés dans la matinée, 25 infractions ont été relevées, principalement liées au non respect des temps de repos et du code de la route.

En chiffres. En 2018, sur 5.879 poids lourds contrôlés en Bourgogne Franche-Comté, 2.381 étaient en infraction. 68 % d'entre eux venaient de l'étranger.

Théo Vigne

<https://transvolando.com/fr/cabotage/>

Le cabotage et sa réglementation

Septembre 13, 2019

Le cabotage consiste en le transport de personnes, de marchandises ou de bagages entre divers endroits du territoire d'un État sans en sortir. Autrefois, il n'était utilisé que dans la navigation, mais il a été étendu aux transports aériens et terrestres. Par conséquent, il est utilisé pour nommer le déplacement effectué par un transport entre différents endroits d'un même pays.

Dans le transport de marchandises, il est important de connaître les différentes modalités ainsi que leurs réglementations. L'un des modes de transport les plus utilisés dans le transit des marchandises est le **cabotage**. Ci-dessous, nous décrirons en quoi il consiste et quelle est sa réglementation.

Qu'est-ce que le cabotage ?

Le cabotage consiste en le transport de personnes, de marchandises ou de bagages entre divers endroits du territoire d'un État sans en sortir. Autrefois, il n'était utilisé que dans la navigation, mais il a été étendu aux transports aériens et terrestres. Par conséquent, il est utilisé pour nommer le **déplacement effectué par un moyen de transport entre différents lieux d'un même pays**.

Qu'est-ce que le cabotage et sa réglementation ?

Nous avons dit que le cabotage consiste dans le transport de **personnes, marchandise** ou de **bagages** entre divers endroits du territoire d'un État sans le quitter. C'est-à-dire qu'il est utilisé pour nommer le déplacement effectué par un transport entre différents lieux d'un même pays.

Législation sur le cabotage transport terrestre en Europe et en Espagne

Aujourd'hui, nous voulons faire écho aux changements qui accompagnent la nouvelle réglementation européenne concernant la réglementation du cabotage. Néanmoins, nous donnerons quelques coups de pinceau sur ce que cela signifie en guise d'introduction.

Il existe une législation en vigueur qui régit ce type de service au niveau européen.

Le cabotage ne peut être effectué que dans les pays membres de l'Union européenne, sa réglementation est reprise dans le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009.

Dans certains pays comme l'Espagne, en raison de l'ambiguïté qui accompagne la définition du cabotage en Europe, d'autres lois plus restrictives ont été établies.

La définition du cabotage selon le niveau européen est: « *transport national de voyageurs pour compte de tiers, effectué, à titre temporaire, dans un autre Etat membre, sans y avoir de siège social ou d'autre établissement* ».

L'Espagne réglemente le cabotage comme suit :

- Pour pouvoir effectuer un transport de cabotage, il est indispensable qu'il y ait au préalable un transport international à partir d'un État membre ou d'un pays tiers et qu'un déchargement ait lieu dans un État membre, appelé *état hôte*.
- Une fois que les marchandises transportées au cours d'un [transport international](#), jusqu'à trois transports de cabotage consécutifs peuvent être effectués vers un transport en provenance d'un autre État. Et, le dernier déchargement au cours d'un transport doit avoir lieu dans les sept jours suivant le dernier déchargement dans le *état hôte*.

Modifications de la réglementation du cabotage dans les transports terrestres au Parlement européen.

Le 4 juin, le **Commission des transports du Parlement européen**, a voté une partie du **Forfait Mobilité** qui a causé le plus de tensions entre les États membres de l'Union européenne, c'est pourquoi des changements sont établis dans la réglementation du cabotage.

Des aspects tels que les conditions de travail des **transport routier, cabotage**, le possible **périodes de conduite et de repos flexibles**, ou **circulation internationale des chauffeurs**. Il est nécessaire que le texte approuvé pour la commission des transports soit approuvé en session plénière du Parlement européen et débattu au sein du conseil des transports avant d'être [approuvé comme loi](#).

De cette proposition, le cabotage se démarque de toutes les autres. Entre autres, en raison de l'influence qu'elle peut avoir sur les usages et abus actuels en matière de transport. Elle propose d'élargir le champ géographique de l'exécution des opérations de cabotage, qui pourraient être effectuées aussi bien dans les pays de destination des transports internationaux précédemment effectués que dans tout pays voisin, et limite le cabotage maximal à 48 heures. Une fois ce délai écoulé, le véhicule ne pourra plus effectuer de nouvelles opérations jusqu'à ce que 72 heures se soient écoulées depuis la restitution du véhicule dans l'Etat où il est immatriculé.

L'intention du Parlement avec ces limitations est d'éviter les abus constants qui sont actuellement perpétrés dans des entreprises délocalisées qui effectuent du cabotage en permanence dans d'autres États membres.

Nous avons trouvé plus de changements dans les propositions liées aux temps de conduite et de repos, l'interdiction du repos en cabine lorsqu'il n'est pas effectué dans une zone correctement équipée, entre autres.

<https://inodis.fr/packmobilité/>

Paquet Mobilité : nouvelle échéance en février 2022

Les règles qui s'appliquent aux transports routiers en Europe évoluent avec un ensemble de nouvelles règles intégrées au « Paquet Mobilité »

- paquet mobilité transport routier
- paquet mobilité 2022
- paquet mobilité 2023
- paquet mobilité cabotage
- paquet mobilité tachygraphe 1CV2
- transporteurs France Europe International

Qu'est-ce que le Paquet Mobilité ? Et à quoi sert-il ?

Le **9 juillet 2020** le parlement Européen a approuvé le « **Paquet mobilité I** » un ensemble de mesures faisant partie des [3 blocs](#) de refonte du domaine du transport routier.

Le Paquet Mobilité porte un ensemble de **modifications de la réglementation européenne pour le transport routier** cela afin :

- D'**harmoniser et simplifier** les règles sociales applicables au domaine du transport routier européen
- De rétablir des **règles de compétitivité** sociale équitables
- D'améliorer les **conditions de travail** des chauffeurs

Vous trouverez ci-après une synthèse des règles les plus importantes qui sont déjà applicables celles qui entrent en vigueur à partir du **2 février 2022**.

Quelles sont les règles déjà applicables depuis le 20 août 2020 ?

L'entrée en vigueur du [Règlement 2020/1054](#) en **août 2020** a entraîné l'évolution significative de certaines règles du règlement 561/2006.

Les nouvelles règles applicables

- Interdiction du repos hebdomadaire en cabine (déjà en application en France/Allemagne)
- Autorisation des chauffeurs à prendre une période de repos hebdomadaire sur un Train / Ferry
- Double équipage : Un conducteur peut prendre une pause de quarante-cinq minutes dans un véhicule conduit par un autre conducteur, à condition qu'il ne soit pas chargé d'assister le conducteur du véhicule
- Retour dans le pays de l'entreprise ou de domiciliation du conducteur après une période de 4 semaines de travail
- Interdiction de la prime dépendant de la distance parcourue, la rapidité de livraison et le volume des marchandises transportées (Règlement 561/2006, art. 10)
- Elargissement de l'usage du symbole « lit », activité repos comprenant également les congés annuels et maladie (Règlement 561/2006, art. 34)

Les dérogations

- Possibilité de deux périodes de repos hebdomadaires réduites pour les véhicules réalisant du transport international (Règlement 561/2006, art. 8 §6 et §6 ter)
- Dépassement des temps de conduite journalier et hebdomadaire, dans des circonstances exceptionnelles 1h pour rejoindre le centre opérationnel ou domicile du chauffeur dans le cadre d'un repos hebdomadaire . A noter que cela peut être étendu à 2h à condition que le chauffeur ait pris une pause de 30 min avant la conduite supplémentaire. (Règlement 561/2006, art. 12)

Remarques : Le conducteur devra indiquer le motif d'une telle dérogation manuellement sur le disque ou un ticket du Tachygraphe ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée à destination ou au point d'arrêt approprié.

Que se passe t-il à partir du 2 février 2022 ?

Les nouvelles règles applicables

Les nouvelles règles impactent les véhicules réalisant du transport à l'étranger :

- Enregistrement du passage des frontières pour les véhicules changeant d'état membre de l'UE, l'intervention doit se faire grâce à l'interface de saisie manuelle du tachygraphe avec l'entrée du Code pays. Cette saisie doit avoir lieu au premier point d'arrêt le plus proche après la frontière.
- Délais de carence de 4 jours à l'extérieur de l'état membre après une opération de cabotage dans ce dernier
- Transposition et application des nouvelles règles applicable au détachement des conducteurs – [Directive 2020/1057](#) – Article 9
- Soumission d'un formulaire de détachement standard multilingue par l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur institué par le règlement (UE) no 1024/2012 – [Directive 2020/1057](#) – Article 1 – [Accéder à l'interface IMI](#)

Comment accéder à la fonction code pays sur un SE5000 ?

Attention « FR » ne représente pas la France sur le ticket mais les îles Féroé, le sigle correct est le « F »

Et sur les tachygraphes à disque, ça marche comment ?

Sur les Tachygraphe à disque, lors du passage de frontière il est nécessaire de renseigner le code Pays sur le recto du disque.

Quelle est la prochaine étape ?

À partir de septembre 2023, ce sera l'installation du tachygraphe Intelligent seconde version (1CV2) sur les véhicules mis en circulation à partir de cette date. Le [Règlement 2021/1228](#) détaille les spécifications techniques.

Quelques nouveautés

- De manière notable, de **nouvelles cartes**, avec des capacités de stockage accrues pour les enregistrements supplémentaires.
- Embarquement d'une **cartographie** dans le mémoire du tachygraphe.
- **Interface ITS** obligatoire – pouvant être utilisée pour les saisies manuelles.
- Capacité de **mise à jour des VU** (Pour la cartographie et le micrologiciel).
- Une **sécurisation du signal GNSS** par authentification grâce à la technologie **OSMA** (Open Service Navigation Message Authentication).

- Capteur de **mouvement interne** au tachygraphe.

Evolutions sur les données enregistrées

- Augmentation de la capacité de stockage des cartes de 28 à **56 jours**
- Enregistrement des périodes de **chargement et déchargement** ainsi que de leur localisation
- Détection et enregistrement **automatique des passages aux frontières**
- Ajout de nouveaux **messages DSRC** pour l'interrogation à distance par les forces de l'ordre (Temps de conduite)
- Enregistrement du **type de transport** – Marchandises/Passagers

<https://www.otre.org/paquet-mobilite-cabotage-et-periode-de-carence/>
Politique

Paquet Mobilité – Cabotage et période de carence

16 février 2018

Le 31 janvier 2018, l'OTRE, par la voix de sa présidente Mme Aline MESPLES, a interpellé l'ensemble des députés européens sur le dossier du *Paquet Mobilité* actuellement en cours de discussion au parlement européen.

La position de l'OTRE (<https://www.otre.org/wp-content/uploads/2017/10/Positon-de-lOTRE-sur-le-paquet-mobilit%C3%A9.pdf>) se retrouve dans les propositions de l'alliance du routier, mise en place par la France sous l'égide du secrétaire d'État aux transport de l'époque, M. Alain VIDALIES, et reprise par la ministre des transport actuelle Mme Élisabeth BORNE. Cette alliance du routier est en opposition totale avec les ambitions des transporteurs des pays d'Europe de l'Est, partisans du dumping social que légitime la doxa ultra-libérale de certains groupes (puissants) d'intérêts (<https://www.otre.org/paquet-mobilite-le-debut-des-grandes-manoeuvres>).

Afin d'alerter les députés européens du détournement des règles régissant le transport routier et les risques liés aux textes proposés par la présidence Bulgare, vous trouverez la lettre envoyée par l'OTRE aux représentants de l'Union Européenne.

Retrouvez ci-dessous le courrier envoyé aux députés européens

Objet : Paquet Mobilité – Cabotage et période de carence.

Madame la Députée, Monsieur le Député,

L'Union Européenne s'est dotée d'un ensemble de règles sociales et de principes régissant le marché afin de garantir un secteur du transport routier équitable, fonctionnel, sûr et durable du point de vue social. Cependant, l'OTRE, fédération représentant les petites et moyennes entreprises à capitaux familiaux, est particulièrement inquiète en matière de respect des règles de concurrence « équitable » entre transporteurs. En effet, face aux lacunes de certaines normes actuellement en vigueur donnant lieu à des interprétations divergentes entre États et face à des pratiques de contrôle peu efficaces, l'OTRE constate que de nombreux abus et fraudes dans la mise en œuvre de ces règles sont pratiqués, sur le territoire national, par certains pavillons étrangers (principalement ceux des pays d'Europe de l'Est et des pays de la péninsule ibérique). Ils concernent, notamment, la sécurité routière et le droit du travail dans le secteur du transport routier de marchandises à l'échelle européenne.

Nous sommes donc particulièrement vigilants aux travaux menés dans le cadre du Paquet Mobilité actuellement en négociation au Conseil de l'Union Européenne.

L'OTRE rappelle qu'elle s'oppose à tout assouplissement des règles actuelles tant que ne seront pas remplies les conditions d'une concurrence saine et équitable avec des règles sociales appropriées au secteur du transport routier, en particulier sur le cabotage et le détachement de salariés.

Dès qu'elle a eu connaissance des propositions de la Commission Européenne, l'OTRE a exprimé une appréciation globalement très réservée et voire négative sur la réforme proposée à travers un document de travail largement diffusé. (Cf. <https://www.otre.org/wp-content/uploads/2017/10/Positon-de-lOTRE-sur-le-paquet-mobilit%C3%A9.pdf>)

Dans un projet de compromis, la présidence Bulgare prolonge le travail estonien sur la régulation des sociétés « boîtes aux lettres » et des véhicules légers, et propose une période de carence de deux jours entre deux périodes de cabotage.

La proposition bulgare maintient la définition du cabotage proposée par la Commission, selon laquelle une entreprise étrangère pourra effectuer un nombre illimité d'opérations de transport dans un État membre pendant les cinq jours suivant un transport international. Pour éviter que cette entreprise ne fasse du cabotage permanent ou continu et n'entre dans le marché national sans y être établie, le Conseil de l'UE propose une période de carence de deux jours entre deux périodes de cabotage de cinq jours « dans un même État membre ».

Cette proposition est illusoire ! La carence doit être plus longue et ne pas être inférieure à quatorze jours. De plus, si la carence entre deux opérations de cabotage est essentielle, elle doit, cependant et impérativement, imposer une obligation de retour au pays d'origine de l'immatriculation du véhicule. À défaut, là aussi, la carence est totalement illusoire et inefficace. Elle ne jugulera en rien un cabotage continu et la captation du marché au détriment des entreprises nationales soumises au respect d'une réglementation sociale protectrice.

Au surplus, le chronotachygraphe nouvelle génération « géolocalisé » permettra de contrôler efficacement le respect des périodes de cabotage.

Enfin, l'OTRE est favorable à la réduction à cinq jours de la période de cabotage. Elle demeure, néanmoins, totalement opposée à la suppression d'un nombre limité d'opérations de cabotage autorisées pour chaque période.

L'OTRE défend donc :

- La réduction de sept à cinq jours de la période de cabotage,
- Le maintien d'un nombre d'opérations limitées de cabotage par période,
- L'obligation d'équiper tous les véhicules en transport international du tachygraphe nouvelle génération « géolocalisé », et ce dans des délais très courts,
- L'instauration d'une période de carence entre deux périodes de cabotage d'une durée qui ne saurait être inférieure à quatorze jours, avec retour obligatoire au pays d'origine de l'immatriculation du véhicule.

Comme vous ne pouvez l'ignorer, les enjeux autour de la négociation du Paquet Mobilité sont vitaux pour les entreprises françaises du transport routier. Le mécontentement des PME et TPE, victimes des dérives issues des mesures européennes sur le cabotage routier et le travail détaché, provoque de longue date une exaspération générale de la profession. Sans règle de régulation opérationnelle et facilement contrôlable, c'est le pavillon français tout entier qui est menacé de disparaître, les entreprises vertueuses ne pouvant pas résister aux pratiques à bas coûts de concurrents venus d'Europe Centrale et de l'Est parfois missionnés, en toute impunité, par des grands donneurs d'ordre. La reprise d'activité actuelle en France n'est pas accompagnée d'une augmentation des prix de vente, nécessaire aux ambitions sociales et environnementales de notre pays, en cause : l'impact négatif du dumping social exercé par les pavillons routiers étrangers.

Cette situation est intolérable. Le pavillon français souffre de cette concurrence déloyale alors que d'autres s'en servent pour se développer. À titre d'exemple, le Comité national routier (CNR), vient de publier une étude sur le transport routier de marchandises en Pologne. Le pavillon polonais confirme sa domination à l'international, avec une multiplication par dix en sept ans du cabotage.

Nous restons bien évidemment disponibles pour échanger avec vous sur l'ensemble de ces points et plus globalement sur l'ensemble des sujets en négociation dans le Paquet Mobilité.

Nous vous prions de croire, Madame la Députée, Monsieur le Député, en l'assurance de notre considération respectueusement dévouée.

Aline MESPLES
Présidente de l'OTRE

<https://www.asd-int.com/le-paquet-mobilite-une-reforme-dans-le-secteur-du-transport-routier/>

Le paquet mobilité : une réforme dans le secteur du transport routier

- [Détachement de Travailleurs](#)
- [France](#)

Publié : 7 octobre 2020 ; Mis à jour : 28 décembre 2022

Le paquet mobilité impose de nouvelles règles, plus strictes, dans le secteur du transport routier afin de lutter contre les inégalités et les pratiques illégales.

Depuis juillet 2020, de nouvelles règles s'appliquent au secteur du transport routier. En effet, [le Parlement européen a adopté une réforme essentielle du secteur](#) : le paquet mobilité. Voici les objectifs principaux de cette nouvelle réglementation :

- améliorer les conditions de travail des chauffeurs routiers ;
- préciser les règles applicables au détachement ;
- mettre fin aux inégalités sur le secteur ;
- lutter contre les pratiques illégales.

Une amélioration des conditions de travail des conducteurs routiers

La réforme du paquet mobilité impose de nouvelles règles visant à assurer de meilleures conditions de repos aux conducteurs de poids-lourd. En effet, à compter de son implémentation, les transporteurs internationaux de marchandises devront obligatoirement rentrer chez eux à intervalles réguliers. Ils devront retourner à leur domicile toutes les trois ou quatre semaines, selon leurs horaires de travail.

Par ailleurs, **cette réforme clarifie aussi les dispositions quant au repos hebdomadaire obligatoire auquel ont droit les conducteurs routier.** Celui-ci devra être effectué hors du véhicule. En conséquence, si le temps de repos n'est pas passé sur le lieu de résidence du transporteur, il sera de la responsabilité de l'employeur de prendre en charge les frais d'hébergement de son employé.

Une réduction des disparités et la fin des pratiques illégales

Afin de lutter contre les activités frauduleuses, des tachygraphes doivent être installés dans les véhicules pour enregistrer les passages aux frontières. **La réforme impose aussi un délai de carence dans le but d'éviter le cabotage systématique.** En conséquence, si un transporteur routier veut effectuer deux opérations de cabotage dans un seul et même pays et avec le même camion, il devra laisser passer un délai de quatre jours entre les deux opérations.

De plus, avec ces nouvelles règles, les entreprises sont dans l'obligation de prouver que leur volume d'activité est suffisant dans l'État membre où elles sont enregistrées. **Cette mesure permet de lutter contre les pratiques illégales**, en particulier celles liées aux sociétés « boîtes aux lettres ».

Par ailleurs, le paquet mobilité impose aux transporteurs routiers d'effectuer un retour au centre opérationnel de l'entreprise toutes les huit semaines. Les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes sont, quant à eux, désormais soumis aux mêmes règles que les transporteurs.

Une clarification des règles applicables au détachement de chauffeurs routiers

La réforme du paquet mobilité définit des règles claires en cas de détachement de chauffeurs de poids-lourd. L'adoption de ces dispositions a pour but de réduire les inégalités entre les États membres et ainsi assurer que les camionneurs touchent une meilleure rémunération.

La réglementation en matière de détachement de conducteurs s'applique :

- au cabotage ;
- aux opérations de transport international (sauf transit) ;
- aux opérations bilatérales ;
- aux opérations bilatérales avec deux chargements ou déchargements supplémentaires.

Entrée en vigueur du paquet mobilité

Le paquet mobilité est entré en vigueur lors sa publication au Journal officiel de l'UE le 31 juillet 2020. Cependant, il faudra attendre encore dix-huit mois pour que deviennent obligatoires la réglementation applicable au détachement de travailleurs, les règles imposant le retour des camionneurs et les modifications relatives à l'accès du marché.

<https://bp2r.eu/blog/paquet-mobilite-europeen-impact-chargeurs-transporteurs/>

Paquet mobilité : Quels impacts pour les transporteurs et les chargeurs ?

16 février 2022 Luc Chambonnière

Objet d'une lutte politique de longue haleine, le Paquet Mobilité Européen inquiète les transporteurs est-européens comme les chargeurs ouest-européens. Quelles conséquences sur les coûts des transporteurs ? Sur la capacité disponible en Europe ? Sur les tarifs ?

Bref tour d'horizon des mesures entrant en vigueur en février 2022.

Le but du Paquet Mobilité : harmoniser les conditions concurrentielles en Europe

Le Paquet Mobilité désigne un ensemble de mesures adoptées par les institutions européennes dans l'optique d'harmoniser les règles régissant la concurrence dans le secteur du transport et d'améliorer les conditions de travail et de rémunération des chauffeurs.

Son déploiement, initié en **juillet 2020**, est échelonné en plusieurs jalons jusqu'en **2026**. Le mois de février 2022 marque une étape clé avec la mise en place de dispositions majeures autour des opérations de transport sous détachement :

- Le renseignement de chaque franchissement de frontière sur le chronotachygraphe du véhicule ;
- L'encadrement du cabotage, avec un délai de carence de 4 jours imposé entre opérations de cette nature dans le même pays – la limitation actuelle de 3 opérations en 7 jours restant en vigueur ;
- Le retour obligatoire des véhicules dans leur pays d'origine toutes les 8 semaines ;
- La réforme des conditions de rémunération des chauffeurs détachés, qui désormais doit s'aligner au salaire moyen du pays de réalisation du transport.

D'Est en Ouest, les transporteurs européens font face à l'obligation de s'aligner avec ces mesures qui sont encore source d'incertitudes et d'inquiétude quant à l'impact sur leur activité.

De nouvelles contraintes opérationnelles

En premier lieu, le renseignement des franchissements de frontières doit permettre de mieux contrôler les règles relatives au cabotage et permettre d'isoler les opérations de transit, non soumises aux nouvelles règles sur le détachement. Concrètement, le chauffeur doit dès le franchissement d'une frontière indiquer sur son chronotachygraphe, le pays dans lequel il vient de pénétrer. Dans la pratique, cette mesure risque de se heurter à des difficultés de mise en œuvre : difficultés d'accès à un réseau, invisibilité sur le franchissement réel des frontières

Au final, la mise en place et le contrôle de ces nouvelles dispositions vont engendrer pour les transporteurs une hausse des dépenses structurelles et opérationnelles.

De plus, le paquet mobilité impose de nouvelles contraintes opérationnelles qui vont peser sur l'organisation des transporteurs. Tout d'abord, les opérations de cabotage sont désormais bien plus encadrées, avec un délai de carence fixe de 4 jours pour la réalisation d'opérations dans un même pays. Cette disposition risque de **limiter la capacité disponible** pour la réalisation de ce type d'opérations, mais l'interprétation de cette

règle est encore ouverte chez les transporteurs concernés, à savoir si elle s'applique entre chaque opération de cabotage ou entre chaque série de trois opérations successives.

Mais, surtout, le retour obligatoire du véhicule au pays d'origine toutes les 8 semaines pose **d'importants problèmes d'organisation et risque d'avoir un impact fort**. Aujourd'hui, les flux sont déséquilibrés en Europe et la balance penche clairement vers l'axe Est-Ouest. En étant maintenant légalement obligés de rapatrier leurs véhicules toutes les 8 semaines dans leur pays d'origine, les transporteurs de l'Est devront fatalement effectuer des voyages retour, majoritairement à vide en raison de la plus faible demande sur le flux retour. Un coup dur pour la rentabilité des transporteurs est-européens – mais aussi pour l'environnement. Il en va de même pour les flux entre l'Europe de l'Ouest et la péninsule Ibérique.

Ainsi beaucoup seront tentés de réduire les impacts de cette disposition. Certains transporteurs d'Europe de l'Est ont d'ores et déjà commencé à ouvrir des bases à l'Ouest (Allemagne principalement) de façon à pouvoir y immatriculer une partie de leurs véhicules, rendant le retour régulier imposé plus proche et donc moins coûteux. Cela permet en outre au transporteur de s'implanter plus fortement sur le marché domestique du pays en question. Initiée l'an passé, cette pratique s'est d'ailleurs amplifiée ces dernières semaines.

Au final, la mise en place et le contrôle de ces nouvelles dispositions vont engendrer pour les transporteurs une hausse des dépenses structurelles et opérationnelles. Et, surtout, à ces dernières vont venir s'ajouter des **hausse de coûts salariaux** liées notamment à la réforme des conditions de rémunération de leurs chauffeurs.

Une hausse des coûts pour les transporteurs d'Europe de l'Est et de la péninsule Ibérique

Les nouvelles règles du Paquet Mobilité Européen vont tirer à la hausse les coûts des transporteurs d'Europe de l'Est ou de la péninsule Ibérique. Elles s'appliqueront au cabotage et aux opérations de transport international – à l'exception du transit (pays traversé sans opération de chargement ou de déchargement) et des flux bilatéraux (le pays de départ ou de destination du transport est celui du pavillon qui le réalise).

Lors d'un détachement, le salaire d'un chauffeur devra s'aligner au niveau de salaire moyen du marché en vigueur dans les pays dans lesquels il opère. Lorsque celui-ci est supérieur à celui du pavillon, il devra être revalorisé.

Certes, certains pays comme la France et l'Allemagne avaient déjà des législations en place. Ainsi, avant le Paquet mobilité, les chauffeurs opérant en France et en Allemagne, qui sont par ailleurs les deux principaux pays européens concernés par la pratique du cabotage, devaient déjà être **rémunérés sur la base du salaire minimum en vigueur**. Mais le salaire moyen des chauffeurs est dans chacun de ces pays supérieur au salaire minimum local : l'impact sera donc malgré tout important.

En revanche, les opérations bilatérales sont exclues des mesures du Paquet mobilité. Aussi, un transport entre la Pologne et la France réalisé par un transporteur polonais verra le chauffeur rémunéré sur les conditions polonaises, là où le transporteur devait jadis payer son chauffeur au SMIC français pour le trajet réalisé sur le territoire français. Une – rare – bonne nouvelle pour les coûts des transporteurs est-européen et ibériques.

Enfin, les entreprises de transport devront aussi immanquablement dédier des ressources au pilotage administratif et opérationnel de ces réformes. Des ressources humaines et matérielles qui ont un prix et qui viennent encore apporter une couche dans les coûts induits par la mise en œuvre du Paquet Mobilité.

Au-delà des coûts, les mesures du Paquet mobilité pourraient aussi avoir une influence majeure sur les

grands équilibres du marché européen du transport routier, notamment d'un point de vue capacitaire.

Quel impact sur l'équilibre capacitaire européen ?

Dans les pays ibériques et est-européens, l'application des mesures pose un risque clair pour les nombreux acteurs de petite taille réalisant la majorité de leur activité à l'international. De par leur faible pouvoir de négociation et leur faible niveau de rentabilité, ils risquent de **souffrir de la complexité de mise en place et de suivi de ces mesures**, lesquelles entraîneront des coûts supplémentaires qu'ils auront bien du mal à répercuter à leurs clients. Une situation compliquée à tenir pour beaucoup, qui risquent de déposer le bilan avec un risque de raréfaction supplémentaire de la capacité disponible.

On peut toutefois tempérer cette funeste prédiction en pariant sur le fait que les chauffeurs privés de leur emploi suite à ces faillites puissent être réemployés par des groupes de plus grande ampleur, en recherche constante de nouveaux employés. **Cela suffira-t-il à équilibrer l'impact sur la capacité ?**

Le cabotage étant concerné par les mesures de revalorisation des salaires, il existe un risque de diminution de la capacité disponible sur les flux domestique en Europe de l'Ouest. Même si le cabotage demeure en moyenne une pratique marginale, il représente tout de même **un peu moins de 10%** des transports domestiques en France et en Allemagne. [La capacité domestique étant déjà tendue](#), ce n'est pas négligeable. Quant à l'obligation de retour après 8 semaines, elle va artificiellement mobiliser de la capacité sur les flux Ouest-Est, contraignant encore davantage l'offre disponible là où la demande est forte.

Face aux hausses des coûts associées à leurs opérations extérieures, des transporteurs est-européens, espagnols ou portugais pourront choisir aussi de se repositionner sur leurs propres flux domestiques, sur lesquels, on l'oublie trop souvent, il existe également une pénurie. Un tel recentrage risque d'alléger encore la capacité disponible à l'Ouest.

Par ailleurs, déroulons la pelote jusqu'au bout : si recentrage sur le domestique il y a, les transporteurs concernés auront l'obligation de préserver le niveau de salaire des chauffeurs, mieux payés à l'international, **qui n'accepteront pas de gagner moins**. Une seule solution pour les transporteurs : répercuter l'impact sur les coûts de leurs services, à leurs clients sur les marchés domestiques mais également sur les flux internationaux, pour lequel l'impact sera extrêmement variable d'un corridor à l'autre

Quelles répercussions sur les tarifs des transporteurs ?

Pour l'ensemble des raisons évoquées tout au long de cet article, des répercussions sont à prévoir au niveau tarifaire :

Sur les flux domestiques ouest-européens, l'impact sur l'ensemble du marché devrait être **réel mais assez limité** en raison de la faible diminution de l'offre disponible et de la faible part représentée actuellement par le cabotage

Par ailleurs, la règle des huit semaines va générer artificiellement de la capacité sur les lignes Ouest-Est, où la demande est déjà plus faible que dans le sens inverse.

La situation tarifaire sur les flux bilatéraux, qui ne sont pas concernés par les réformes concernant les opérations de détachement, devrait, elle, peu évoluer, voire même baisser sur certains flux. On l'a vu, dans le cas de la France et de l'Allemagne, le Paquet mobilité est moins « sévère » que les précédentes législations nationales.

C'est sur les flux paneuropéens que l'impact se fera le plus sentir. Selon les pays dans lesquels des opérations de chargement ou de déchargement seront menées lors de la prestation, les transporteurs pourront faire face à **des hausses de coûts qui se répercuteront fatalement sur les tarifs** vis-à-vis de leurs clients.

Par ailleurs, la règle des huit semaines va générer artificiellement de la capacité sur les lignes Ouest-Est, où la demande est déjà plus faible que dans le sens inverse. Contraintes de multiplier les retours à vide, les entreprises de transport est-européennes tâcheront nécessairement de répercuter les coûts supplémentaires sur les tarifs des lignes Est-Ouest.

Des mesures qui s'inscrivent dans un contexte préexistant

Ne soyons toutefois pas trop affirmatifs : **le Paquet mobilité reste encore l'objet de beaucoup d'incertitudes**. Que ce soit au niveau des mesures, dont l'interprétation par les transporteurs peut varier, ou au niveau des impacts réels de certaines évolutions.

Il faut tout de même souligner que l'application du Paquet mobilité et les impacts qu'on peut en attendre accompagnent un contexte préexistant. Équilibre capacitaire, hausse des salaires et des coûts du matériel, hausse du prix du gazole, les conséquences de ces nouvelles mesures, bien que nettes sur certains aspects, s'inscrivent pour beaucoup dans l'évolution « naturelle » du marché.

Par exemple, à l'est de l'Europe, plusieurs pays dont la Pologne sont déjà attelés à revoir les conditions de rémunération de leurs chauffeurs, qui repose aujourd'hui en majorité sur les frais de déplacement. Des frais sur lesquels les transporteurs ne payent actuellement pas de charges patronales : une situation à laquelle le gouvernement polonais a mis un terme. Aussi, **les coûts salariaux des transporteurs polonais vont augmenter significativement**, Paquet mobilité ou non. Idem pour un potentiel recentrage des transporteurs traditionnellement internationaux sur leurs marchés domestiques : le métier de chauffeur longue-distance n'est plus aussi populaire qu'avant, et la pénurie de conducteur concerne aussi les pavillons est-européens ou ibériques. Là encore, le Paquet mobilité ne ferait qu'accélérer un mouvement dont les raisons sont structurelles...